ВОЕННЫЕ МЕМУАРЫ

М. Ф. Кумани и

Отправляем в поход корабли

OZON.ru

SHOUT
SHARE
IT

Annotation

Тяжелая обстановка сложилась на Черном море в начале Великой Отечественной войны. Враг занял большую часть побережья. В наших руках в это время оставалось всего два небольших порта, не рассчитанных на обслуживание крупных боевых кораблей, — Поти и Батуми. На них-то и стал базироваться почти весь Черноморский флот. Моряки и трудящиеся городов в спешном порядке углубили гавани, создали ремонтные заводы и мастерские, склады топлива и боеприпасов, организовали оборону портов с воздуха, моря и суши. О самоотверженном труде многих тысяч советских людей, обеспечивших боевую деятельность флота, рассказывает в своей книге генерал-лейтенант Михаил Федорович Куманин, в прошлом командир Потийской военно-морской базы.

•

Последняя база
Беспокойное хозяйство
Морские дороги
Корабли уходят в бои
Заводы на причалах
По сигналу «воздух»
Тревожные дни
Перед наступлением
Тылам не отставать!
Здравствуй, Севастополь!
Указатель
СП-7-14

Куманин , Михаил Федорович
Отправляем в поход корабли
Воениздат, Москва 1962.

Последняя база

В нашем штабе висела большая географическая карта. Извилистая линия флажков на ней с каждым днем передвигалась все дальше на восток. Выслушав сводку Совинформбюро, комиссар базы Василий Иванович Орлов переставлял флажки.

От берегов Ледовитого океана до Черного моря растянулся фронт. Пылали города и села, лилась кровь.

А у нас в порту, как прежде, грузились суда. За молом синело море. Город утопал в зелени. И только прерывистый гул моторов вражеского самолета-разведчика, едва различимого в высоком голубом небе, напоминал о том, что война касается и нас.

Воют сирены. Укрытые в садах и виноградниках зенитки открывают стрельбу. Собаки со всего города с лаем и визгом мчатся к батареям. Впервые я здесь увидел такое. Обычно животные стараются спрятаться подальше от стреляющих пушек, а тут жмутся к ним. Возможно, этот инстинкт сохранился с прежних времен. Горцам Кавказа часто приходилось отбивать атаки врагов. При первых же выстрелах жители окрестных сел спешили в крепость - под защиту ее стен и пушек. Вместе с хозяевами бежали и верные псы…

Самолет улетал, и снова наступала тишина.

Моряки базы слушали сводки и сжимали кулаки. Почему их держат на Кавказе, в тылу? Послали бы в Одессу, они жизни не пожалеют, чтобы задержать врага. На моем столе ворох рапортов с просьбой отправить на фронт. Как доказать людям, что их работа в базе, жизненно необходимая для флота, не менее важна, чем любая другая боевая служба? Командиры и политработники беседовали с людьми, убеждали. У нас было много веских доводов, но о самом главном[4] командование базы молчало, пока не пришла шифровка из Севастополя, в которой было всего несколько слов:

«Сообщите, сможете ли принять линейный корабль?»

Показываю телеграмму Василию Ивановичу Орлову. Молча переглядываемся. Если бы такой вопрос нам задали не в конце октября 1941 года, а тремя месяцами раньше, он ошеломил бы всех.

В нашей военно-морской базе было два небольших порта - Батуми и Поти. Сюда изредка заглядывали миноносцы. И совсем редко крейсера. Те в гавань не заходили: тесно и глубины малы. Останавливались на рейде. Могучие красавцы не нуждались в наших услугах. Запасы они пополняли в других, более оборудованных базах, там же и ремонтировались. Была и еще одна причина, почему большие корабли редко гостили у нас: турецкая граница на расстоянии пушечного выстрела. При таком соседстве не стоило выставлять для обозрения новейшую боевую технику.

У нас базировались лишь малые корабли: охотники за подводными лодками и торпедные катера.

Батуми, где располагался вначале наш штаб, в мирное время был оживленным торговым портом. Здесь грузились танкеры нефтью, подававшейся по трубам из Баку, другие суда вывозили отсюда цитрусы, чай, консервы, а ввозили металл, машины, лес. Из Поти уходили суда с чиатурской марганцевой рудой.

Война внесла большие перемены в жизнь базы. Хотя фронт был далеко, мы привели наши части и корабли в боевую готовность. Днем и ночью наблюдатели следили за морем и воздухом, артиллеристы береговых и зенитных батарей дежурили у орудий. Выделенный [5] в наше распоряжение эсминец «Незаможник» поставил минные заграждения на подступах к порту. Был организован морской дозор. За неимением других кораблей его нес дивизион подводных лодок, который прибыл к нам перед самой войной. Лодки старые, слабо вооруженные, с малой автономностью. Но, как говорят, на безрыбье и рак рыба.

Камуфляжем - маскирующей окраской - покрылись портовые здания и причалы. Ночью на улицах - ни огонька. Погасли маяки

и створные огни.

Много хлопот было с нефтеперерабатывающим заводом в Батуми. Берегли его как зеницу ока: он снабжал фронт и боевые корабли горючим и смазочными материалами. Цеха, перегонные установки, огромные резервуары с готовой продукцией окрасили под фон местности, укрыли маскировочными сетями. Вокруг баков насыпали земляные валы - «замки», чтобы в случае повреждения резервуаров их огнеопасное содержимое не могло разлиться.

Забот у нас все прибавлялось и прибавлялось, причем самых разнообразных. В Поти и Батуми стекались войска. Их направляли в Одессу и Севастополь. Обратным рейсом суда забирали раненых и эвакуирующееся население. Всю эту массу людей надо было как-то разместить, обеспечить питанием, медицинским обслуживанием.

Раненых привозили все больше. Начальник медико-санитарной службы базы военврач 2 ранга Григорьян докладывал, что помещать их некуда. Развертываем дополнительные госпитали в Поти, Батуми, в помещениях ближних санаториев и домов отдыха. Неистощимую энергию при этом проявляют начальники госпиталей Анатолий Платонович Баженов и Павел Иванович Соколов. Одним из самых популярных людей в Поти стал хирург Григорий Арминакович Сарафьян - прекрасный специалист, вдохновенный энтузиаст своего дела, спасший сотни человеческих жизней.

Приняв раненых с кораблей, наши медики оказывали им первую помощь, а дотом решали: кого отправить в тыловые госпитали, а кого можно оставить в базе до полного выздоровления. Тысячи моряков, поправившись, снова возвращались в строй. [6]

Фронт требовал боеприпасов, снаряжения, продовольствия. Сотни тонн этих грузов мы получали ежедневно по железной дороге, переваливали на суда и направляли в районы боевых действий. Из прифронтовых городов к нам морем поступало оборудование демонтированных заводов. Станки и машины в ящиках и безо всякой упаковки громоздились всюду: - на причалах, площадях и улицах, дожидаясь погрузки на железнодорожные платформы.

Турция вела себя подозрительно. Официально она заявила о своем нейтралитете, но продолжала поставлять фашистской Германии продовольствие и стратегическое сырье, пропускала через проливы германские и итальянские суда в Черное море, сосредоточивала свои войска у нашей, границы. Турецкие суда все чаще появлялись поблизости от Батуми и Поти, правда, пока

не осмеливаясь проникать в советские территориальные воды. Не оставалось сомнений: Турция выжидает. Как только перевес в войне склонится на сторону Германии, она не замедлит напасть на нас.

Для безопасности и удобства управления мы с согласия Военного совета флота передислоцировали штаб базы в Поти - хоть немного, но дальше от границы. Сюда же перешло и большинство кораблей. Для них нужны были причалы, места стоянок, склады боеприпасов, ремонтные мастерские. На побережье строились укрепления. В Колхиде, где почва до предела насыщена влагой, это сложнейшее дело. Копнешь лопатой - и сразу проступает вода.

Тысячи горожан пришли на помощь краснофлотцам, вместе с ними рыли окопы, строили блиндажи, грузили суда. Секретарь Потийского городского комитета партии Никандр Варфоломеевич Габуния и председатель горсовета Илья Никифорович Логидзе целые дни проводили в порту и на стройках, организовывали людей, оперативно решали массу вопросов. Начальник торгового порта Константин Филиппович Реквава передал нам часть причалов, складских помещений и почти все мастерские.

А вести с фронтов приходили все тревожнее. Враг уже у Ленинграда, захватил Минск, Киев, Смоленск, большую часть Украины. Тяжелое положение складывалось на юге. Пала героическая Одесса. Николаев, [7] Херсон заняты противником. Фашистские полчища вторглись в Крым. Севастополь - в окружении. Новороссийск - под беспрерывными ударами вражеской авиации.

Мы понимали: может случиться, что наша база останется единственной на Черном море.

Авиация не может существовать без аэродромов, флот не может воевать без баз, где корабли пополняют запасы, устраняют повреждения, находят защиту от вражеских ударов.

Нам запомнилась пьеса Александра Корнейчука «Гибель эскадры» - о трагедии в Новороссийском порту в июне 1918 года, когда флот молодой Советской республики лишился баз. Запертый в новороссийской бухте, он с часу на час мог оказаться добычей врага. И тогда по приказу В. И. Ленина моряки затопили свои корабли. Затопили, чтобы не отдать их неприятелю. А сами ушли сражаться на сухопутный фронт.

Нет, мы не могли допустить, чтобы трагедия повторилась. Нужно во что бы то ни стало отстоять нашу базу. Но этого мало. Надо и расширить ее, чтобы она могла принять и обслужить как можно больше кораблей.

От командования распоряжений на этот счет не поступало.

Военный совет флота отдавал все силы защите Севастополя (он оставался там до последнего дня беспримерной обороны). Приходилось учитывать и моральную сторону дела: если бы Военный совет открыто стал готовить передислокацию флота из главной базы в порты Кавказского побережья, это отразилось бы на настроении людей.

Мы расширяли порты исподволь, по своей инициативе, тщательно скрывая значение этой работы.

Батумский и Потийский порты были очень тесными. В гаванях Поти суда стояли впритирку друг к другу. И в мирное время это неудобно, а во время войны - смертельно опасно. Случайное попадание вражеской бомбы - и погибнут корабли, порт выйдет из строя. Боевым кораблям и во время стоянки в базе необходима возможность для маневра.

Комиссар В. И. Орлов, начальник штаба базы А. В. Свердлов и я расспрашивали специалистов и местных старожилов, изучали документы. Результаты[8] оказались самые огорчительные: не найти нам новых мест стоянок - бухт поблизости нет. О создании же искусственных гаваней нечего и думать: у нас не хватило бы на это ни сил, ни средств, ни времени.

Но тут помогла случайность. Занимаясь вопросами обороны базы с суши, мы вместе с соседями-армейцами проводили рекогносцировку, намечая противодесантные рубежи на подступах к Поти и Батуми. Отправляемся вдоль побережья на северо-запад. Примерно в 12 километрах от города путь нам преградила довольно широкая река, вернее устье двух рек - Циви и Хоби. Машины въехали на примитивный паром. Паромщик, пожилой грузин, упираясь шестом, оттолкнул судно от берега, и оно медленно поплыло по спокойной воде. Я внимательно следил за стариком. Шест, которым он действовал, погружался в воду все глубже.

- А половодье здесь часто бывает? - спрашиваю паромщика.

- Случается, во время сильных дождей и таяния снегов в горах. Но из берегов реки не выходят. Правда, лет тридцать назад была очень большая вода, чуть не затопило нашу деревню.

У берега стояло несколько рыбачьих судов. Надо бы и рыбаков расспросить о режиме реки. «На обратном пути поговорю с ними», - решил я.

Особенно заинтересовала меня река Хоби. Она шире, чем Циви. Оба ее берега заросли лесом. Огромные деревья склонились над водой. В их тени могут укрыться корабли. Лучше маскировки не придумать!

Три дня ездили по побережью, определяя рубежи обороны. У меня не выходила из головы тенистая, глубоководная река. Когда

мы возвращались назад, я разыскал рыбаков, разговорился с ними. Они сказали, что течение в устье спокойное. Волны с моря не доходят сюда даже в сильные штормы. Но вход в реку перегораживает бар: - большая отмель из нанесенных течением песка и гальки. Есть в ней проходы, но они мелкие, узкие и часто меняют свое место. Довольно глубокими протоки становятся при паводках, когда уровень воды поднимается, усиливается течение, и поток пробивает себе путь. Но после вода в реке спадает, море снова наносит песок и гальку. [9]

Рассказы рыбаков слегка разочаровали меня. Чудесный водоем, но какая польза от него, если сюда не могут войти корабли? Значит, правильно сказано в лоции: «Река Хоби на баре имеет небольшие глубины, и вход в нее возможен только на шлюпках в тихую погоду». Да и паводки пугали: быстрым течением может сорвать корабли с якорей и швартовов, снести их на отмель - бед не оберешься…

И все же решаем тщательно исследовать реку. Приехав в штаб базы, я пригласил к себе инженера-гидротехника Аркадия Владимировича Вишневского. Узнав, в чем дело, он загорелся и захотел немедленно осмотреть реку. Иначе отнесся к моей затее начальник гидрорайона базы. Он прямо заявил, что ничего не выйдет и мы напрасно потеряем время. Доводы его были довольно вескими. Прорыть фарватер в баре - дело немыслимое без земснарядов, а их у нас нет. Притом стоянка морских кораблей в реках и вообще в пресноводных водоемах раньше практиковалась лишь в исключительных случаях.

По моему приказанию начальник гидрорайона выделил специалистов для изучения режима реки. Мы с Вишневским тоже направились на Хоби. Осмотрев бар, гидротехник чуть помрачнел, но духом не пал.

- Надо попробовать! Авось и получится…

Принесли данные промеров. Выяснилось, что большие глубины на реке Хоби сохраняются до семи километров вверх по течению. Это хорошо! Река Циви оказалась тоже достаточно глубокой.

Теперь даже начальник гидрорайона отказался от своего скептицизма.

- Там же целый флот можно разместить! - воскликнул он.

Я вызвал командира одного из подразделений малых кораблей капитан-лейтенанта Савина и приказал послать людей на реку Хоби - строить причалы и склады, разбивать палатки для жилья. Подвезли материалы, и работа закипела.

Камнем преткновения оставался проклятый бар. Как прорыть в нем фарватер? Эх, если бы раздобыть хоть плохонький

землесос! Несбыточная мечта! И все же выход нашли. К отмели подвели мощный морской буксир. Отдав якорь, он работал машинами. Струей от [10] винта размывало песок и гальку. За неделю таким образом был отрыт проход длиной более двухсот метров. По образовавшемуся фарватеру корабли вошли в устье. Чтобы уберечься от возможного паводка, установили на реке в 25-30 километрах вверх по течению специальные посты, которые должны были своевременно сообщать по телефону об изменениях в уровне воды. Пока паводок дойдет до устья, успеем принять необходимые меры, может быть, даже вывести корабли в море.

Десятки кораблей и судов мы перевели в Хоби и Циви. В портах стало чуть свободнее. Но ненадолго. Начали прибывать недостроенные корабли с верфей прифронтовой полосы. Им тоже надо было найти место. К счастью, пришел землесос. Обрадовались мы ему несказанно. Он прорыл нам такой фарватер, что в реку стали проходить и корабли со значительной осадкой.

Потом мы получили и второй земснаряд. Он углубил гавани Потийского порта. Работы производили с большой осторожностью, чтобы избежать оползней, которые могли разрушить бетонные стены гавани и причалы.

В наших портах появлялись новые и новые корабли. Мы должны были предоставить им все необходимое для боевых действий. Помещений для складов не хватало. Снаряды, ящики и мешки с продовольствием, покрытые брезентом, маскировочными сетями, лежали под открытым небом.

Эскадра была еще в Севастополе, а мы уже прикидывали, где поставим эсминцы, крейсера, сторожевики, подводные лодки, тральщики. Чувствовали, что семья наша скоро вырастет необычайно.

Вот почему шифровка о линкоре нас не застала врасплох. Пусть приходит. Место и для него найдем.

Еще не успели ответить командующему флотом, как поступила новая телеграмма. Военный совет флота сообщал, что из Севастополя вышли крейсера и эсминцы. Направляются к нам.

Орлов искоса взглянул на меня и улыбнулся:

- Что ж, командир, принимай весь флот. [11]

Беспокойное хозяйство

Отдаю приказание срочно освободить места для прибывающих кораблей. Все малые корабли и суда, кроме тех, которые необходимы для обслуживания крейсеров и линкора, переводятся из Поти и Батуми в устье Хоби и Циви, в небольшую бухту Очемчири. Причалов там не хватает. Строить их некогда, да

и не из чего. В ход пошли секции старых боковых заграждений - небольшие деревянные плоты. Многие суда швартуются прямо к берегу, благо глубины позволяют.

Начальник отдела вспомогательных судов и гаваней капитан 1 ранга Иван Ларионович Кравец еще раз инструктирует команды буксиров, как вводить крейсеры и линкор в порт. Узкий фарватер, тесные гавани… От моряков требуется величайшее мастерство и осторожность: небольшая ошибка - и корабль сядет на мель.

Тральщики производят контрольное траление подходов к порту, в море корабли противолодочной обороны, катера заняли свои места в дозоре, усилена воздушная разведка. Дежурные истребители подняты в воздух. Остальные - в готовности к немедленному вылету. По первому сигналу откроют огонь зенитные и береговые батареи, если покажется противник.

1 ноября 1941 года выдался ясный, солнечный день. Утром летчики разведывательной авиации сообщили о приближении кораблей. Усидеть на командном пункте невозможно. Отправляюсь в порт.

На вышке рейдового поста все до боли в глазах всматриваются в даль. Вскоре на горизонте появляются темные точки. [12]

- Пеленг триста пятнадцать. Группа кораблей курсом Поти, - докладывает вахтенный сигнальщик.

Уже можно различить очертания двух крейсеров и охраняющих их эскадренных миноносцев.

Над нашими головами пронеслась эскадрилья истребителей. Звенья ее принимают заданный боевой порядок. Ярусами на разной высоте истребители кружат в безоблачном небе, охраняя корабли.

Головной крейсер приблизился к подходной точке порта. Эскадренные миноносцы отвернули вправо, мористее, чтобы прикрывать его.

Возле форштевня крейсера вырастает белоснежный холмик, потом до нас доносится лязг цепи. Корабль отдал якорь. Может, командир решил повременить с заходом в порт? Признаться, мне тогда хотелось, чтобы было именно так. Дул пятибалльный ветер. Возможно, к вечеру он стихнет, и тогда легче будет вводить корабль в порт… На мостике крейсера затрепетали флажки. Сигнальщики рейдового поста приняли семафор: «Прошу выслать буксиры». Значит, командир крейсера решил входить…

Начальник плавсредств капитан-лейтенант Денис Францевич Каминский спешит к буксирам. И вот уже, раздвигая тупыми носами воду, они направляются на внешний рейд.

Через несколько минут буксиры, приняв с крейсера тросы,

ввели его в боковые ворота. Затаив дыхание следим, как стальная громада движется по узкому проходу. Ветром корабль сносит к молу. Как струны, натягиваются буксирные тросы. На крыле мостика стоит командир крейсера капитан 1 ранга Филипп Савельевич Марков. Я вижу его бледное, встревоженное лицо. Но команды он подает твердым, спокойным голосом.

Все обходится благополучно. Крейсер стал на отведенное ему место. Вслед за ним своим ходом вошли в гавань эсминцы. Сотни людей смотрят на корабли с любопытством - ведь они пришли из Севастополя, побывали во многих боях. Краска на стволах пушек почернела от стрельбы. Пробиты осколками надстройки и дымовые трубы. На закопченной броне башен глубокие вмятины. [13]

За первыми кораблями прибывают крейсера «Красный Кавказ», «Слава», лидеры «Ташкент», «Харьков», эскадренные миноносцы, соединение подводных лодок.

Главные трудности еще впереди: как-то будем принимать линкор?

Ему отвели самый глубокий участок гавани: - у пассажирского причала, где раньше швартовались теплоходы Крымско-Кавказской линии. Стоянку пришлось дополнительно оборудовать. К бетонной стенке причала подводим крепкую большую баржу - будет предохранять корабль от ударов о причал. Устанавливается носовая бочка - громадный поплавок из толстой листовой стали. Ее удерживает на месте толстая цепь - бридель, прикрепленная к многотонному бетонному кубу - мертвому якорю. Эту каменную глыбу надо уложить на дне так, чтобы она вся скрывалась в грунте. Водолазы сделали ложе в илистом дне и опустили в него якорь.

4 ноября на рейд Поти под флагом командующего эскадрой Л. А. Владимирского прибыл линейный корабль «Парижская Коммуна», впоследствии переименованный в «Севастополь». Его охраняло несколько эсминцев. Люди высыпали на мол и стенку гавани: многие еще ни разу в жизни не видели такого громадного корабля.

Я знал, что командир линкора капитан 1 ранга Федор Иванович Кравченко - опытнейший моряк. Но и ему еще не доводилось вводить свой исполинский корабль в столь тесный порт, как Поти. Можете себе представить, как все мы волновались.

К линкору выслали буксиры наших лучших капитанов С. А. Найдена и Г. Е. Фалько.

Буксир СП-13 под командованием Сергея Анисимовича Найдена видели под Одессой, Севастополем, Керчью,

Новороссийском, Туапсе. Под артиллерийским огнем и бомбежками он буксировал баржи с боеприпасами. Вражеские бомбардировщики сбросили на него в общей сложности 240 авиабомб, восемь раз его атаковали торпедоносцы. Высокое мастерство капитана и всей команды сделали судно неуязвимым. 52 тысячи миль прошел тихоходный буксир, доставляя войскам и флоту необходимые грузы. [14]

Превосходным мастером своего дела был и капитан СП-7 Георгий Елизарович Фалько. Под вражеским огнем буксир вводил в севастопольские бухты боевые корабли, привозил защитникам города боеприпасы, продовольствие, горючее.

Забегая вперед, скажу, что СП-7 оставался в Севастополе до последнего дня. Ушел он оттуда уже тогда, когда вся бухта простреливалась противником. Сильно поврежденное судно все же прорвалось сквозь огневой заслон и своим ходом добралось до Поти.

Найден и Фалько и на этот раз прекрасно справились с задачей. Огромный корабль благополучно вошел в порт. Буксиры развернули его носом на выход. Моряки занесли швартовы на носовую бочку и причальные палы.

Командующий эскадрой с восхищением произнес:

- Поистине ювелирная работа. - И попросил меня передать благодарность капитанам Найдену и Фалько.

Стальная плавучая крепость - корабль водоизмещением в десятки тысяч тонн - беспокойный постоялец. Чтобы уберечь его от торпед вражеских подводных лодок, перегораживаем вход в гавань противоторпедными сетями. Усиливаем морские дозоры и воздушную разведку.

Были и другие причины для тревоги. При сильном северо-западном ветре в нашу тесную гавань устремляются огромные массы воды. Возникают сильные течения, уровень воды в порту все время меняется. Моряки это называют «тягуном». Он может сорвать корабли со швартовов и якорей, разбить о причал. Чтобы оградить линкор от случайностей, мы закрепили за ним два сильных буксира. Они должны будут постоянно находиться возле и удерживать корабль на месте, если его начнет сносить.

Предосторожности оказались нелишними. Вскоре мы испытали всю силу коварного тягуна. На море разразился шторм. Ветер и течения так стали «водить» корабли, что никакие швартовы не могли выдержать. Один из крейсеров бросало особенно неистово. Своими швартовами он срезал почти все причальные палы. Массивные чугунные тумбы ломались, как спички. Капитан 1 ранга Марков приказал отдать оба якоря. [15]

Подрабатывая машинами, крейсер много часов боролся с

течением и ветром. Специальные команды беспрерывно дежурили у шпилей, то выбирая, то потравливая якорные цепи.

Мы понимали, что, если сорвется со швартовов хоть один корабль, произойдет катастрофа: он может навалиться на другие, повредить их. Особенно беспокоились за линкор. Если эта громада станет игрушкой волн, беду уже ничем не предотвратить.

Капитан 1 ранга Кравченко, узнав о надвигавшемся шторме, загодя привел в готовность машины корабля и сумел хорошо организовать действия закрепленных за линкором буксирных судов. Трое суток моряки боролись со стихией и победили ее.

Страшного напряжения стоила эта борьба нам всем. Люди на берегу с лихорадочной поспешностью восстанавливали срезанные палы и закрепляли тяжелые стальные тросы. Команды буксиров без отдыха несли вахту у машин и лебедок.

Всем доставалось с этим тягуном. Однажды адмиралу Льву Анатольевичу Владимирскому пришлось пойти на большой риск. Во время сильного шторма линкор стало водить с такой силой, что не оставалось надежд его удержать. Тогда Владимирский приказал притопить корабль и посадить его на грунт. Это было смелое решение. Хотя дно под кораблем было тщательно исследовано водолазами, под слоем ила могли оказаться потерянные судами якоря и другие большие предметы, которые могли повредить корпус. Но все обошлось. Притопленный корабль ровно сел на грунт, и никакое течение теперь не могло его сдвинуть. А когда шторм стих, воду из затопленных отсеков выкачали, и линкор снова всплыл.

Сейчас на наших флотах нет линкоров. Эти тяжелые корабли не оправдали себя. Они имели мощное вооружение и прочную броню, но были прекрасной мишенью для авиации и подводных лодок противника. Слишком дорого обходились нам линкоры. Порой казалось, что весь флот существует для того, чтобы обслуживать плавучую крепость, в которой кое-кто готов был видеть олицетворение морского могущества страны. И, пожалуй, я не ошибусь, если скажу, что [16] все моряки вздохнули с облегчением, когда линкоры навсегда покинули наши базы.

Порты Батуми и Поти принимали все новые корабли. Пришли недостроенные крейсера «Куйбышев» и «Фрунзе», эсминцы, множество малых кораблей и вспомогательных судов. Вместе с главными силами флота переселялись к нам штабы и тыловые органы. Их тоже нужно было где-то разместить, найти хоть какое-нибудь жилье для офицеров.

- Беспокойным стало ваше хозяйство, - посочувствовал нам адмирал Владимирский. - Большая ошибка, что раньше мало уделяли внимания вашей базе.

Да, хлопот у нас хватало. Кораблям нужно топливо, очень много топлива. Во время войны Черноморский флот расходовал ежемесячно десятки тысяч тонн нефтепродуктов. Склад при нефтеперерабатывающем заводе в Батуми уже не мог нас удовлетворить. Да и нельзя все топливо хранить в одном месте. Стоило вражеской авиации разрушить батумский завод и его емкости, как весь флот оказался бы парализованным. Надо было создавать новые топливные склады. Тысячи моряков и местных жителей вырывали в земле большие котлованы и облицовывали их деревом или глиной. От этих хранилищ, каждое из которых вмещало до 10 тысяч тонн мазута, прокладывали трубы к причалам. Танкеры подвозили топливо и перекачивали в котлованы.

Сложнее было с бензином и другими светлыми нефтепродуктами. Для них земляные ямы не годились. Бензин мы хранили в наливных баржах. Пришлись ко двору и плавучие цистерны. Это металлические резервуары емкостью до 50 тонн. Их прямо на воде заполняли горючим и буксировали в пункты заправки кораблей. Загруженные, они почти совсем скрывались в воде и были малозаметны с воздуха. Правда, вначале во время буксировки эти баки вертелись вокруг своей оси, рыскали из стороны в сторону. Мы стали придавать им более обтекаемую форму, скашивая на конус носовую часть, а к днищу приваривали тяжелый киль из швеллерных балок, пустоты между которыми заполняли цементом. Внутри цистерна разделялась перегородками на три отсека. Это улучшило ее остойчивость на волне. [17]

Соляр для подводных лодок хранился на реке Хоби в большом танкере, поврежденном вражеской торпедой. Чтобы было меньше хлопот с этим складом, судно притопили, посадив на грунт, предварительно отрыв земснарядом котлован на дне реки.

Пришлось поломать голову, как лучше разместить боеприпасы. Ясно, что склады надо расположить в разных местах, подальше друг от друга. Мы считали, что на каждом из них должны содержаться боеприпасы разных видов. Тогда и при потере нескольких хранилищ ни один из калибров артиллерии кораблей не останется без снарядов. Начальник артиллерийского отдела флота капитан 1 ранга Дмитрий Федосеевич Панчешный заявил мне:

- Товарищ генерал, я не согласен с вашим планом. Каждый вид боезапаса должен храниться отдельно, особенно снаряды главных калибров. Так всегда было.

Против одного я не мог возразить: действительно, так было,

когда снаряды хранились в хорошо укрытых, оборудованных складах. Тогда каждый их вид закреплялся за определенными специалистами, соблюдался строгий режим ухода за каждой разновидностью боеприпасов, в хранилищах поддерживался постоянный уровень температуры и влажности… Война внесла свои коррективы. У нас не было оборудованных складов. Снаряды хранились в штабелях на открытых площадках. И главная наша задача заключалась в том, чтобы спасти их при вражеских налетах.

Спор не привел ни к чему. Панчешный настаивал на своем, требовал сосредоточить снаряды главного калибра в одном месте, мотивируя это тем, что они наиболее сложные и нуждаются в повседневном квалифицированном надзоре.

Пользуясь правом командира базы, я приказал размещать боеприпасы по утвержденному плану.

Жизнь доказала нашу правоту. Во время первого же налета вражеской авиации на Поти бомба попала в один из складов, где в штабелях хранились снаряды разных калибров. К счастью, бомба не взорвалась, а только разбросала и частично повредила вагонов пять боеприпасов. Остальные снаряды остались невредимыми. [18]

Прибыв к месту происшествия, я увидел среди моряков, собиравших разбросанные снаряды, Дмитрия Федосеевича Панчешного. Он подошел ко мне и грустно улыбнулся:

- Хорошо, что вы не согласились со мной.

В Поти и Батуми продолжали приходить транспорты с грузами из Севастополя и других прифронтовых городов. Эвакуировались заводы и склады. Объем перевозок все возрастал. Наши порты остались единственными на побережье, связанными железной дорогой с другими районами страны. Разгрузочные работы не прекращались ни на один час.

Прерывались они только во время воздушных тревог. Ночью в условиях затемнения работать очень трудно, а подчас и рискованно. Но тысячи людей - матросы и горожане, рабочие эвакуированных заводов, женщины и подростки, прибывшие с судами и не успевшие выехать в глубь страны, самоотверженно трудились на причалах и станциях, на импровизированных складских площадках.

Средний транспорт вмещает в свои трюмы около полутора тысяч тонн грузов. Чтобы вывезти их, требуется 800-900 автомашин. Бесконечные потоки полуторок тянулись с причалов к платформам железнодорожной станции. К причалам машины катились не пустыми: везли боеприпасы и продовольствие, которые грузились в транспорты, следовавшие в Севастополь,

Новороссийск, Туапсе.

Железнодорожники не успевали подавать составы. Поэтому часть грузов оседала в портах. Их складывали на площадках вдоль дорог.

Почти каждый день приходили суда с ранеными бойцами, с женщинами и детьми. Мы понимали горе людей, покинувших родные места. Усталые, изможденные лица. Слезы. На это нельзя смотреть равнодушно. Матросы бережно брали детей на руки и несли их по трапу. Горожанки-грузинки, как родных, встречали русских и украинок, звали к себе, делились с ними последним. Мы старались накормить людей, дать им отдохнуть, хотя бы в палатках, - другого крова у нас не было. Тысячи эвакуированных иногда [19] находились на нашем попечении по нескольку недель, пока удавалось посадить их в вагоны.

Фашисты не щадили никого. С ожесточением бомбили они и боевые корабли, и пароходы с ранеными, с женщинами, детьми и стариками. Перевозки морем превращались в сложные боевые операции.

Морские дороги

Гарнизон Севастополя и другие наши части, сражавшиеся на побережье, были отрезаны от железных дорог. Единственными путями их снабжения стали морские коммуникации. Объем морских перевозок непрерывно возрастал, и почти все они осуществлялись через порты нашей базы. Ежедневно мы принимали и отправляли в дальний и опасный путь транспорты, танкеры, госпитальные суда и охраняющие их боевые корабли.

В 1942 году база в среднем за месяц принимала около ста транспортов и других крупных судов и столько же провожала в море. А каждое такое судно - это один-два железнодорожных состава грузов. Для охраны транспортов на переходе база выделяла за это же время около 400 кораблей разных классов - от катеров до эскадренных миноносцев. Сюда не входят корабли отрядов прикрытия, которые посылались для защиты наших коммуникаций на наиболее опасных направлениях.

Враг обрушивал на конвои удары своей авиации и подводных лодок, а с конца 1942 года и торпедных катеров. Мы не имели возможности надежно прикрыть с воздуха наши коммуникации из-за ограниченности дальности действия истребительной авиации. Вся тяжесть борьбы с самолетами и подводными лодками противника особенно в удаленных от базы районах ложилась на корабли эскорта.

Эсминцев у нас не хватало. К тому же они несли другую боевую службу - своим огнем поддерживали войска, оборонявшие

Севастополь и действовавшие на побережье Крыма, а затем, и Кавказа. В охранение транспортов назначались катера-охотники за подводными [21] лодками, тральщики, сторожевые катера. И только в тех случаях, когда в составе конвоев следовали суда с войсками или санитарные транспорты, в эскорт входили и эскадренные миноносцы.

Вооружение малых кораблей было слабым, но советские моряки отважно вступали в бой, огнем своих пушек и зенитных пулеметов заставляли вражеские самолеты сворачивать с боевого курса. Немало гитлеровских летчиков, пытавшихся атаковать наши суда, нашли себе могилу в волнах Черного моря.

Командирам транспортов и морякам кораблей эскорта приходилось быть всегда начеку. Враг мог напасть и в открытом море и на подходе к пункту назначения. Труднее всего было входить в севастопольские бухты. Далеко в море наши суда встречала вражеская авиация. Яростные бомбежки следовали одна за другой. А когда суда приближались к берегу, по ним открывала огонь фашистская артиллерия. Намечая маршрут, мы старались так его рассчитать, чтобы к Севастополю караваны подходили ночью.

У кавказского берега самым опасным был участок между Сухуми и Туапсе. Моряки уже знали: подходишь сюда - жди вражескую подводную лодку или «юнкерсы».

Охранять транспорты чаще всего выделялись базовые тральщики дивизионов, которыми командовали капитаны 2 ранга Янчурин и Ратнер. Эти офицеры сами часто выходили в море в качестве командиров конвоев. Вместе с ними и с новым начальником штаба базы К. И. Деревянко мы подолгу прикидывали, какой лучше выбрать маршрут. Обычно старались, чтобы значительная часть пути пролегала вблизи Кавказского побережья - под прикрытием береговых батарей и наших самолетов-истребителей. Но на войне самое страшное - шаблон. Даже очень выгодный маршрут нельзя повторять многократно: враг быстро распознает его и сосредоточит здесь крупные силы. Поэтому постоянно изменяли пути конвоев: то прокладывали их вдоль берега, то в открытом море. Тем самым мы сбивали противника с толку, заставляли его распылять силы на огромном пространстве.

Перед выходом конвоев штаб базы проводил инструктаж командиров кораблей и капитанов судов. Каждому [22] участнику таких совещаний предоставлялась возможность высказать свое мнение. План действий на переходе вырабатывался сообща, являлся плодом коллективного творчества.

В том, что наши морские перевозки не прерывались ни на

один день, заслуга тысяч советских моряков, как военных, так и невоенных.

Команды судов торгового флота в бою действовали отважно и самоотверженно.

Транспорт «Львов» на переходе атаковали вражеские самолеты. Осколками бомб убило и ранило нескольких моряков. В трюме возник пожар - страшное бедствие, если учесть, что большую часть грузов составляли боеприпасы. С неимоверным трудом пожар затушили. Моряки благополучно привели судно в пункт назначения.

А сколько отваги проявляли моряки танкеров! Они везли огнеопасные грузы - бензин, мазут, соляр. В случае повреждения танкера пожар был неизбежен. Люди знали: если бомба или торпеда попадет в судно, горящий бензин разольется по поверхности моря и в этой огненной стихии никому не спастись. И все-таки моряки, в большинстве своем сугубо гражданские люди, спокойно несли опасную службу. Вернувшись в базу, они скупо рассказывали о походе. В своей работе они не видели ничего особенного. Меня поразил рассказ одного капитана танкера. Он мимоходом упомянул: вражеские самолеты сбрасывали бомбы с такой малой высоты, что вертушки взрывателей не успевали срабатывать. Из-за этого бомбы не взрывались. Ударится о железную палубу, подпрыгнет и скатится в море.

- Видите вмятины, - показал мне капитан, - это от них. Три штуки так стукнулись.

Три прямых попадания! Каждое из них, если бы взрыватели бомб сработали, могло привести к гибели и судна и всей команды. А капитан попыхивал трубкой, и глаза его щурились в улыбке. Я пришел на танкер, когда на нем заканчивались приготовления к новому походу. Он снова уходил в море с полным грузом бензина. Матросы деловито работали на палубе, весело переговаривались, шутили. На вмятины [23] никто не обращал внимания. Подумаешь! Обычное дело!

Как- то мы проводили в море очередной конвой: танкер «Кремль» в охранении базового тральщика «Мина», сторожевого корабля «Шторм» и трех сторожевых катеров. Командиром конвоя был капитан 2 ранга Ратнер. Обычно при таком сильном охранении фашистские подводные лодки не решались выходить в атаку на наши суда. Но слишком заманчива была цель: громадный тяжело груженный транспорт. Враг прибег к хитрости. Чтобы обмануть бдительность советских моряков, лодка зашла со стороны берега, откуда ее меньше всего ожидали. Курс конвоя пролегал вблизи берега, это затрудняло маневр кораблей, на что

и рассчитывал противник. Однако наши наблюдатели вовремя заметили опасность. Увидя перископ лодки, сторожевые катера ринулись на нее. Враг успел выпустить торпеду. Капитан танкера резким поворотом вывел судно из-под удара. Катера забросали место погружения лодки глубинными бомбами. Больше она не показывалась. А конвой благополучно прибыл по назначению, доставив войскам тысячи тонн горючего.

Охотнее всего вражеские лодки нападали на одиночные суда. Помнится, мы получили тревожную радиограмму от командира базового тральщика «Белобережье»: его в течение двух часов преследовала неприятельская лодка. «Белобережье» с трудом можно было назвать боевым кораблем. Это наспех переоборудованное торговое судно, тихоходное, неповоротливое, со слабым вооружением. Лодка выпустила по нему несколько торпед. Каждый раз удавалось отворачивать от них. Командир сообщил, что лодка наконец отстала. Мы успокоились. Но, оказывается, рано. На другой день лодка снова возобновила атаки. Зоркость наблюдателей и искусство командира и на этот раз спасли корабль. Едва завидя след торпед, меняли курс, и торпеды проходили мимо. На выручку «Белобережья» из нашей базы вышли эскадренный миноносец и тральщик. Фашистской лодке пришлось поспешно ретироваться.

Наиболее ответственными были перевозки войск. Осуществлялись они чаще всего на боевых кораблях - крейсерах, лидерах и эскадренных миноносцах. [24]

Но иногда использовали для этой цели транспорты и другие суда.

В апреле 1942 года поступил приказ перевезти в осажденный город 14 маршевых рот с Закавказского фронта. Боевых кораблей свободных не было. Использовали плавучую базу подводных лодок «Волга» - судно с многочисленными помещениями, в которых можно было разместить массу людей. Комиссар базы В. И. Орлов и работники политотдела выехали в Батуми, где проходила погрузка. Наши политработники побеседовали с солдатами, впервые отправлявшимися в путешествие по морю, разъяснили порядок погрузки, правила поведения на корабле. Важно было вселить в людей уверенность в успехе похода. Политотдел базы так поступал всегда при отправке войск морем.

«Волга», приняв на борт почти три тысячи человек, вышла в море. Рейс прошел успешно.

Чуть позже мы отправили в Севастополь части морской пехоты. На этот раз войска грузились на крейсер «Слава» в Очемчири. Здесь не было причалов, к которым мог подойти крейсер. Это значительно затрудняло погрузку, но иного выхода

не предвиделось. В то время вражеские воздушные разведчики постоянно летали под Поти и Батуми, и мы опасались неприятельского валета.

Перед выходом крейсера в Очемчири я навестил командира корабля капитана 1 ранга Юрия Константиновича Зиновьева. Сообща обдумали порядок погрузки. Зиновьева беспокоила стоянка на открытом рейде: уж очень хороша неподвижная цель для вражеских подводных лодок. Я постарался успокоить командира: район охраняется нашими противолодочными кораблями и противовоздушная оборона рейда усилена.

Войска подтянули к Очемчири. На рейде ожидал крейсер. И ночью начали перевозить их на шлюпках и небольших судах. Над районом посадки беспрерывно барражировали наши истребители. Погрузка прошла организованно. Через несколько часов крейсер снялся с якоря и тронулся в путь. Он с боем прорвался в Севастополь, доставив туда морскую пехоту. [25]

В мае 1942 года крейсер, которым командовал капитан 1 ранга Ф. С. Марков, и два эскадренных миноносца в Поти приняли на борт 9-ю бригаду морской пехоты со всем вооружением и техникой. Поход был трудным. В море встретили вражеские самолеты. На подходе к Севастополю путь преградила сплошная стена артиллерийского огня. И все же «морская пехота была доставлена к месту назначения без потерь.

Осуществляя большие перевозки войск, мы старались по возможности скрыть наши действия от противника. Войска прибывали к нам ночью. Если до рассвета мы не могли погрузить их на корабли, то располагали в 10-15 километрах от порта. Днем здесь прекращалось всякое движение. Даже походные кухни отводились в сторону, чтобы не выдавать войска своим дымом.

Случалось, что погрузку нельзя было произвести за одну ночь. Тогда в первую ночь грузили на корабли артиллерию и боевую технику, тылы с материальными средствами. А во вторую ночь - людей. Все это время зенитная артиллерия и истребительная авиация базы находились в полной боевой готовности.

По дороге к причалам стояли регулировщики. Посадкой войск руководила специальная оперативная группа.

Охрана морских сообщений отнимала у нас много сил. Для борьбы с подводными лодками на маршрутах конвоев мы направляли самолеты (чаще всего летающие лодки МБР - морские бомбардировщики-разведчики) и отряды кораблей. Круглые сутки велась воздушная разведка. В районе базы конвои прикрывались с воздуха истребителями.

Походы в Севастополь не всегда кончались благополучно.

Под усиленным конвоем кораблей мы отправили в осажденный город большой теплоход «Грузия». Он вез две тысячи тонн боеприпасов, в которых так нуждались в то время наши войска. У входа в севастопольскую бухту на конвой налетела вражеская авиация. Несмотря на героические усилия корабельных зенитчиков, отбить атаку они не смогли. Прямыми попаданиями бомб судно было затоплено. Чтобы выручить [26] защитников Севастополя, пришлось срочно посылать боеприпасы на боевых кораблях и даже на подводных лодках.

Интенсивные морские перевозки немыслимы без четкой работы портов - ведь в кратчайшие сроки погрузить и разгрузить суда не так-то просто. Нужно и надежно укрыть порты от глаз вражеской разведки, и обеспечить их противовоздушную оборону.

Все погрузочные работы мы старались производить ночью. Днем решались на это только в плохую погоду, в условиях малой видимости. Летом ночи короткие. Личный состав базы и кораблей напрягал все силы, чтобы до рассвета справиться с погрузкой.

Ответственность за порядок в порту мы возложили на капитана 3 ранга Зенгенидзе. Он строго следил за соблюдением правил маскировки, за передвижением судов в порту, автомобильного и железнодорожного транспорта. Человек беспокойный и щепетильный, заметив, что кто-то нарушает правила, он коршуном набрасывался на виновника. За эту требовательность и непримиримость к недостаткам Зенгенидзе побаивались даже начальники старше его по званию.

Чтобы ускорить погрузку, железнодорожные составы подавались прямо на причал. Сотни моряков становились цепочкой между кораблем и вагонами. Снаряды, ящики с патронами, мешки с продовольствием передавались из рук в руки по живому конвейеру.

За ночь на каждом причале перегружался весь железнодорожный состав - 20-25 вагонов. Это около тысячи тонн грузов. Можно себе представить, с каким напряжением трудились люди. За всю ночь никто не отдыхал и минуты.

Но не всегда удавалось подгонять железнодорожные составы прямо на причал. Тогда поток грузовиков в полной темноте двигался по центральной улице Поти от временных складских площадок и станции к причалу.

Контроль за погрузкой и руководство работами осуществляли офицеры базы и командиры кораблей. К утру погрузка заканчивалась. Корабли и транспорты [27] сейчас же выходили из гавани: их ждали защитники Севастополя.

За много миль от героического города мы жили его жизнью. С ним нас прочно связывало море, по которому пролегали пути

кораблей и судов, доставлявших гарнизону Севастополя все необходимое для борьбы с врагом.

Корабли уходят в бои

Корабли мало стояли в базе. Приняв топливо и боеприпасы, они уходили в море. Уходили в бой. Теперь почти каждый поход означал схватку с противником. Путь лежал в Севастополь, к Керчи и Феодосии.

Поддерживая приморские фланги наших войск, корабли вели огонь по противнику, стремясь задержать его продвижение. Они обстреливали порты, занятые гитлеровцами, вели огонь по шоссе Симферополь - Керчь, чтобы помешать врагу перебрасывать резервы к Севастополю. Сотни снарядов обрушивали на аэродромы, где базировалась вражеская авиация, действовавшая над морем и побережьем.

Наши подводные лодки нападали на вражеские конвои, топили транспорты с грузами и войсками. Ежеминутно рискуя подорваться на минах, они вели разведку у берегов противника, устраивали засады у его баз и на путях морских сообщений.

Ежедневно мы провожали в море корабли всех классов. Каждый раз с командующим эскадрой Л. А. Владимирским тщательно обдумывали, как по возможности обезопасить поход. Для этого по маршруту организовывали и воздушную разведку, и поиск подводных лодок, усиливали корабельные дозоры.

Мы считали своим долгом лично провожать каждый корабль, обращались к экипажу с пожеланием счастливого плавания. А при возвращении старались встретить героев как можно торжественнее и теплее.

Но случалось, что корабли и не возвращались. Тяжелые схватки с врагом не обходились без жертв. Потерю боевых друзей переживала вся база. Причины [29] неудач кропотливо изучали, чтобы в будущем не допускать их.

Я всегда с большим удовлетворением вспоминаю нашу дружную работу с Л. А. Владимирским и комиссаром эскадры В. И. Семиным. Мы общими усилиями преодолевали трудности, с которыми приходилось сталкиваться на каждом шагу.

Часто в море выходила эскадра - в полном составе или частью своих сил. В любом случае на фор-стеньге флагманского корабля развевался флаг командующего эскадрой. Без участия контр-адмирала Владимирского - человека решительного и волевого - я не помню ни одного такого похода.

Много раз мы провожали в бой и линкор. Разрывы его двенадцатидюймовых снарядов крепко выручали нашу пехоту на побережье. Одним своим появлением громадный корабль

производил сильнейшее моральное воздействие на гитлеровцев. Не одну сердечную благодарность получили моряки линкора от армейцев.

Правда, иногда случалось, что этот огромный корабль выполнял задачи, с которыми успешно справились бы и корабли поменьше. Вряд ли стоило, например, посылать его для обстрела скоплений моторизованной пехоты противника у деревни Владиславовка (западнее г. Керчи). Огонь велся без корректировки и наблюдения - по площади. Артиллеристы тратили драгоценные боеприпасы без уверенности, что огонь достигает цели. Может, мотопехота, отличающаяся, как известно, высокой подвижностью, уже давно покинула этот район?

Если бы армейские товарищи знали, какого труда нам стоил вывод линкора в море и как дорого обходится стране каждый его залп, они наверняка, прежде чем вызывать этот корабль, задумались бы: а не мелка ли для него цель?

Вывод линкора и ввод его в нашу тесную гавань по-прежнему оставались сложнейшим делом.

Однажды после очередного обстрела вражеского побережья линкор в охранении трех эскадренных миноносцев возвращался в базу. Дул сильный западный ветер, волнение моря достигало 10 баллов. На рейде гуляли такие волны, что они перекатывались даже через высокую палубу линкора. Когда моряки заводили [30] буксирные концы, двух матросов смыло в море. Спасти их не удалось. И все-таки корабль нужно было ввести в порт, под защиту зенитных батарей: стало известно, что линкор на переходе был обнаружен вражеской разведкой, с минуты на минуту можно ожидать авиационного налета. Ценой неимоверных усилий завели тросы, и два буксира, порой по надстройку зарываясь в волнах, потянули корабль в порт. На фарватере линкор стало сносить ветром. Чтобы спасти корабль от удара о мол, командир прибег к единственно возможному в таких обстоятельствах приему - дал полный ход, стараясь машинами развернуть корабль. Одновременно он приказал буксиру, поддерживавшему корму линкора, обрубить трос. Но команда судна замешкалась. А трос тем временем сильно натянуло. Буксир, стоявший боком к кораблю, накренило на борт, а спустя мгновение он перевернулся. Люди оказались в кипящем водовороте. Вытащили их из воды, но не всех. Два человека погибли.

Только благодаря мастерству и самоотверженности моряков линкор благополучно ввели в порт и поставили на свое место. Но, как видите, очень дорогой ценой - ценой жизни четырех наших товарищей и гибели судна, в котором мы очень нуждались.

Не забыть и другого случая, который заставил нас много поволноваться. Это тоже связано с возвращением линкора в базу. На море было сравнительно тихо, и мы не сомневались, что введем линкор в порт без особых осложнений. Но не тут-то было! Когда буксиры вывели линкор на самое узкое место фарватера, ветер неожиданно усилился, и корабль стало сносить. Буксиры не смогли его удержать, и линкор левым бортом ткнулся в бровку канала. С вышки рейдового поста я сразу заметил беду. Несмотря на все усилия буксиров и на то, что турбины корабля работали на полную мощность - об этом свидетельствовал холм пены за кормой, - линкор точно прирос к месту. Произошло то, чего мы больше всего боялись: сев на мель, корабль закупорил выход из порта.

Командир линкора запросил помощи. Но как оказать ее? Посылать еще буксиры? Бесполезно: в узкости им не развернуться. Могла идти речь только о каком-нибудь особенно тяжелом судне, которое, двигаясь [31] вдоль фарватера, попыталось бы рывками, силой своей инерции сдернуть линкор с мели. Спешно подыскали такое судно - громадный транспорт почти в десять тысяч тонн водоизмещением. Пригласили капитана на рейдовый пост и сообща обсудили порядок действий. На судне начали готовить машины, завезли на него толстые линкоровские тросы.

А время текло. Уже несколько часов из порта не мог выйти в море ни один корабль.

Моряки линкора и буксиров все повторяли попытки сдвинуть корабль. Наконец командир линкора испробовал еще один способ. Он приказал воду из балластных цистерн левого борта перекачать в цистерны правого борта. Линкор сильно накренился и… стронулся. Скоро он уже стоял у своего причала. Но треволнения этого дня мы помнили долго.

С крейсерами, кораблями более легкими, забот было меньше. И в боях они показали себя с лучшей стороны. Хотя у крейсеров броня намного слабее, чем у линкора, зато у них преимущество в скорости и маневренности. Это помогало им в борьбе с авиацией противника.

Крейсера входили в порт тоже с помощью буксиров, но однажды в сильный шторм капитан 1 ранга Ф. С. Марков не стал их дожидаться и ввел корабль в гавань своим ходом. Всех изумило искусство командира, но эксперимент был слишком рискованный, чтобы повторять его впредь.

Вражеская авиация упорно охотилась за нашими крупными кораблями. Я не помню случая, чтобы хоть один поход крейсера обходился без боя с фашистскими самолетами.

На крейсер, которым командовал Ф. С. Марков, как-то налетели десятки бомбардировщиков и торпедоносцев противника. Несколько часов корабль отбивался от них огнем своей мощной зенитной артиллерии, беспрерывно увертываясь от ударов. Напряжение боя было таким, что у матросов, следивших за эволюциями самолетов, заболели шейные позвонки. Чтобы облегчить работу наблюдателей, командир приказал им лечь спиной на палубу. В таком положении морякам были лучше видны действия самолетов, они даже успевали докладывать, когда те сбрасывали бомбы [32] или торпеды. Командир тут же менял курс и скорость, выводя корабль из-под удара. Ни одна из бомб и торпед не попала в цель. Самолеты улетели, но тотчас появилась новая, еще более многочисленная группа бомбардировщиков и торпедоносцев. На этот раз крейсер ввел в действие не только все свои зенитные средства, но и артиллерию главного калибра, стреляя шрапнелью по приближающимся на бреющем полете торпедоносцам. И снова фашисты не смогли ничего сделать. Потеряв несколько самолетов, враг отказался от дальнейших атак. Крейсер пришел в базу с вмятинами и царапинами от осколков близко разорвавшихся бомб, но целый и невредимый.

В декабре 1941 года к нам в Поти прибыл из Севастополя командующий Черноморским флотом вице-адмирал Филипп Сергеевич Октябрьский. Проверив состояние кораблей и частей в базе, он на эскадренном миноносце «Бойкий», которым в то время командовал капитан 3 ранга Годлевский, направился в Сухуми. Прощаясь, командующий предупредил меня: если что-нибудь важное поступит из Севастополя, я должен немедленно доложить ему.

В ту же ночь меня вызвал к аппарату начальник штаба флота контр-адмирал Иван Дмитриевич Елисеев и попросил передать командующему флотом, что противник начал второй штурм Севастополя. Связавшись по телефону с Сухуми, я приказал немедленно доложить комфлотом о случившемся. О том, что произошло дальше, я узнал от А. М. Гущина, когда в Поти вернулись корабли из Севастополя.

Ф. С. Октябрьский мобилизовал все силы, которые оказались под рукой. 20 декабря крейсера «Красный Кавказ» и «Красный Крым», эскадренные миноносцы «Бодрый» и «Незаможник» приняли в Новороссийске на борт 79-ю особую морскую стрелковую бригаду (командовал ею полковник Алексей Степанович Потапов) численностью свыше 4 тысяч человек.

Вскоре после окончания погрузки, которая продолжалась всего два часа, на крейсер «Красный Кавказ» прибыл Ф. С.

Октябрьский. С ним были начальник штаба эскадры капитан 1 ранга Владимир Александрович Андреев, начальник оперативного отдела штаба флота Оскар Соломонович Жуковский и флагманский [33] штурман флота капитан 3 ранга Валентин Георгиевич Паршин.

В 16 часов 52 минуты корабли покинули новороссийскую бухту и взяли курс на Севастополь. Уже в море к отряду присоединился лидер «Харьков». Ночь укрыла корабли от вражеских воздушных разведчиков. Но на следующий день на подходе к Севастополю на отряд напали пикирующие бомбардировщики. Они сбросили более двух десятков бомб. Две из них упали вблизи крейсера «Красный Кавказ», но вреда не причинили. Бомбежка не прекращалась. Отбиваясь от самолетов, корабли вошли в севастопольскую бухту, быстро высадили войска, а затем начали обстрел вражеских позиций.

Подкрепление пришло вовремя. Свежие силы, влившиеся в ряды защитников героического города, мощный и сокрушительный огонь кораблей помогли отразить очередной вражеский штурм.

О действиях крейсеров можно рассказывать много. Они не только обстреливали вражеский берег, прикрывали и поддерживали десанты, но и сами высаживали их. Беспримерный подвиг совершили моряки крейсера «Красный Кавказ» во время Керченско-Феодосийской операции, спустя всего несколько дней после только что описанных мной событий. Крейсер с десантниками на борту на рассвете вошел в занятый противником порт Феодосию и высадил войска прямо на причал. Противник обрушил на корабль огонь артиллерии, минометов и пулеметов. Корабль вступил в бой. Меткими залпами он подавлял вражеские батареи и огневые точки, расчищая путь десантникам. Командир крейсера капитан 2 ранга А. М. Гущин все это время находился на ходовом мостике. Вокруг рвались мины и снаряды, свистели пули. Ранило рулевого Ивана Суслова, стоявшего рядом с командиром. Гущин продолжал спокойно отдавать приказания машинистам, артиллеристам, морякам швартовых команд. Его голос не дрогнул даже тогда, когда из второй башни доложили, что загорелись заряды. Пожар грозил взрывом. Командир направил туда аварийную партию и продолжал руководить боем. Здесь же, на ходовом мостике, находился военком корабля батальонный комиссар Григорий Иванович Щербак. Но вот [34] комиссара ранило. Его сейчас же заменил секретарь партийной организации корабля старший политрук Сергей Васильевич Ефимов. Секретарь комсомольской организации старшина 2-й статьи Андрей Стукань в это время вместе с аварийной партией

тушил пожары, его видели в самых опасных местах.

Сотни моряков крейсера проявили в тот день геройство. Они вели бой, пока наши войска не очистили порт от врага. Крейсер нанес противнику огромный урон, но и сам был тяжело поврежден. С затопленной по самую палубу кормой, без руля он вышел из порта на буксире у танкера «Москва». То, что корабль остался на плаву - заслуга прежде всего командира электромеханической боевой части инженер-капитана 2 ранга Григория Ильича Купца и его подчиненных. В Туапсе экипаж крейсера вместе с подоспевшими моряками аварийно-спасательного отряда кое-как зацементировал пробоины и откачал воду. Много потрудились бойцы аварийной группы - водолазы Гралейко, Ганзин, Неврилов и машинист Павлов.

Когда крейсер на буксире того же танкера «Москва» взял курс на Поти, его настиг свирепый шторм. Волны неистово трепали искалеченный корабль, срывали заплаты с пробоин. Кормовые отсеки вновь наполнились водой. Моряки из последних сил удерживали корабль на плаву.

Увидав на рейде «Красный Кавказ», мы не узнали его. С разрушенными надстройками, осев кормой в воду, крейсер представлял страшную картину.

Уже перед самым подходом к порту разбушевавшаяся стихия дала последний бой полузатонувшему кораблю. Ветер и большой накат долго не позволяли подойти буксирам. Наконец тросы поданы. Их закрепляют на кнехтах, но буксиры так бросает на волне, что стальные клепаные тумбы вырывает из палубы вместе с болтами. Тогда решили завести трос вокруг носовой орудийной башни. Она-то уж выдержит. Но только буксир дал ход, как толстый стальной трос лопнул, словно гнилая нитка. После долгих мучений поврежденный крейсер все же ввели в порт. Громовым «ура» встретили героический «Красный Кавказ» моряки стоявших в порту кораблей. [35]

За доблесть в боях с немецко-фашистскими захватчиками крейсеру «Красный Кавказ» было присвоено звание гвардейского.

Суворов учил, что в бою побеждает тот, кто меньше себя жалеет. Наши моряки дрались самоотверженно, презирая смерть. И они побеждали. Но победа давалась дорогой ценой. Мы теряли товарищей. Выбывали из строя корабли.

Часто не хотелось верить, что корабль погиб. Проходили все сроки его возвращения в базу, а мы все ждали. Долго не теряли надежду увидеть командира соединения подводных лодок Андрея Васильевича Крестовского, капитана 3 ранга Фортушного и всех, кто ушел с ними на боевое задание, но так и не дождались.

Крейсер под командованием капитана 1 ранга Ф. С. Маркова

совершил дерзкий набег на Констанцу. Задачу он выполнил успешно, но, маневрируя у вражеского берега, подорвался на мине. Поврежденный корабль сотни миль прошел своим ходом. Было просто непонятно, как это ему удалось: весь борт был разворочен.

С большими повреждениями вернулся после обстрела вражеских береговых объектов в районе Феодосийского залива и крейсер «Слава». Он тоже дошел своим ходом, хотя у него взрывом торпеды разнесло корму. Чудом держались кронштейны гребных валов. Это-то и позволило сохранить ход. Под командованием капитана 1 ранга Юрия Константиновича Зиновьева экипаж крейсера отразил атаки фашистской авиации, стремившейся добить истерзанный корабль, и заделал пробоины. Только это и спасло крейсер.

В базе скапливались поврежденные корабли. Их число росло. И это тогда, когда каждый боевой корабль был на счету.

Требовалось организовать ремонт. Эта задача стала для нас первоочередной, и, пожалуй, самой трудной.

Заводы на причалах

Раньше флот обслуживали мощные кораблестроительные и ремонтные заводы, оснащенные по последнему слову техники. В Поти и Батуми их не было. Торговый порт временно передал нам небольшие мастерские, рассчитанные на текущий ремонт малых судов, - а мы теперь имеем дело с боевыми кораблями водоизмещением в сотни и тысячи тонн.

Используем все наши возможности. В мастерских ставим новые станки. В Батуми местные власти уступили нам небольшой завод, в мирное время выпускавший оборудование для переработки чайного листа. Теперь и он переключился на ремонт кораблей.

Из Севастополя эвакуировался Морской завод. Директор тов. Сургучев и главный инженер завода тов. Шрайбер - люди инициативные и энергичные - сразу же приступили к развертыванию своего предприятия на новом месте. Цеха его создаются в бывших портовых складах, прямо на причалах. Здесь же в невероятной тесноте начинают работу эвакуированные из Севастополя судоремонтные мастерские технического отдела флота, возглавляемые инженер-капитаном 1 ранга Григорием Матвеевичем Климовым и инженер-капитаном 3 ранга Николаем Николаевичем Киясовым. Рабочие, инженеры и техники этих предприятий раньше трудились в просторных, хорошо оборудованных цехах. Теперь они устанавливают станки под навесами, а то и под открытым небом. Сами роют котлованы,

сооружают фундаменты и на еще не окрепшем бетоне монтируют механизмы. Некоторые вовсе не имеют постоянного рабочего места - с простейшим инструментом [37] трудятся на кораблях. К их чести, они очень быстро освоились с обстановкой. Можно лишь удивляться искусству этих умельцев. Буквально голыми руками ремонтируют сложнейшие машины и приборы.

Но не всякий ремонт корабля произведешь на плаву. Корпусные работы, например, требуют, как правило, подъема корабля из воды. Вместе со своими мастерскими порт передал нам небольшой слип для подъема судов водоизмещением до 600 тонн. Он мог обслуживать малые подводные лодки, тральщики, морские буксиры. Еще несколько подобных слипов краснофлотцы и рабочие смонтировали в гаванях и в устье рек Хоби и Циви.

А как быть с ремонтом крупных кораблей? Мы вздохнули с облегчением, когда к нам из Севастополя привели два плавучих дока, в которые могли входить эсминцы.

Неискушенный читатель, возможно, не представляет себе, что такое плавучий док. Это огромное сооружение длиной в десятки метров и высотой с четырехэтажный дом. Продольные стены и днище этого исполинского понтона - полые, разделенные внутренними переборками на секции. Если отсеки заполнить водой, он погрузится. В него вводят корабль. Затем вода выкачивается, и док всплывает вместе с кораблем.

Доки мы решили поставить в разных местах. Один - в Южной, другой - во Внутренней гаванях Поти. Делали так с целью исключить возможность уничтожения обоих сооружений одним ударом противника. Для работы им нужны значительные глубины. Котлованы в местах погружения доков рыли земснарядом с большими предосторожностями, чтобы не нарушить прочность основания причала. В Южной гавани расположение дока получилось удачным - он разместился вдалеке от ограждающего гавань мола. Во Внутренней гавани при рытье котлована оползень мог разрушить причальную стенку, поэтому для погружения док приходилось отводить в сторону, к котловану, а затем вместе с кораблем буксировать к причалу. Это, конечно, доставляло много неудобств. Да и рискованно буксировать огромное сооружение со стоящим в нем кораблем. Малейший толчок мог привести к сдвигу корабля [38] с кильблоков и клеток, на которых он держался, и окончиться серьезной аварией и корабля и дока. Но другого выхода не было.

Приходилось учитывать и то, что порт плохо защищен от штормов. Корабли здесь трудно удержать на швартовах в сильный ветер, а огромные, неуклюжие доки - тем более.

Я созвал наиболее опытных наших моряков и инженеров,

чтобы посоветоваться с ними. Разгорелся спор. Некоторые заявляли, что вообще мало надежд сохранить доки: тягун разобьет их в два счета. Ведь пассажирские пароходы в шторм никогда не оставались в гавани. Капитаны выводили их в открытое море: хоть там и болтает больше, зато можно не опасаться удара о каменную стенку. Поэтому, дескать, в нашем порту никто не поручится за сохранность доков в шторм. Такой пессимистический взгляд нас не устраивал. Большинство моряков и инженеров считали, что можно наладить работу доков в гаванях. Нужно только прочнее закрепить их на месте. Ставим каждый на четыре мертвых якоря, организуем неусыпное дежурство, на всякий случай выделяем буксиры, которые постоянно будут находиться поблизости.

Однажды ночью меня поднял телефонный звонок. Доложили: в Южной гавани док сносит на мол. Я сразу же выехал туда. В темноте ревел ветер. Волны налетали на стенку гавани. Брызги хлестали в лицо. Черная громада дока уже совсем близко от мола. Якоря не держали, медленно ползли по дну.

На молу меня встретил начальник технического отдела флота инженер-капитан 1 ранга Иван Яковлевич Стеценко. Человек находчивый, энергичный, он уже распоряжался действиями буксиров, которые вовремя подоспели к доку и сейчас, напрягая всю мощь своих машин, тянули его от берега. Док прекратил дрейф. Но надолго ли? А вдруг порвутся тросы или откажут машины какого-нибудь из буксиров?

Решаем завести швартовые концы на противоположный причал. Он отсюда в двухстах пятидесяти метрах. Ограниченность акватории порта впервые оказалась нам на руку. Моряки быстро закрепляют тросы. Значительная их длина смягчает толчки. Чуть покачиваясь, док задерживается в тридцати метрах от [39] каменной стенки. К утру он был в безопасности, хотя ветер все не стихал.

Плавучие доки начали свою нормальную работу. Но их пропускная способность невелика. При ремонте корпусов кораблей приходится прибегать к подводным работам. По инициативе работников мастерской, возглавляемой Г. М. Климовым, была организована станция подводного судоремонта. Ее обслуживала бригада из семи слесарей и сварщиков, которые к тому же были и водолазами. Руководил станцией техник-лейтенант Семен Рувимович Цепелевич. Слесари-водолазы под водой заваривали пробоины, меняли и ремонтировали гребные винты.

Помню, понадобилось исправить лопасти гребного винта танкера «Красная Молдавия», который должен был срочно

доставить горючее нашим войскам. Снять тяжелый винт, исправить его в мастерской и снова посадить на гребной вал - нелегко. Даже в заводских условиях надо затратить не менее суток. Наши мастера все сделали за десять часов. Герой дня - слесарь-электросварщик, он же и водолаз Горелов, без отдыха работал под водой и на берегу. Самым простым инструментом отремонтировали винт, и танкер вышел в море. Работу произвели на славу.

Г. М. Климов и главный инженер мастерской инженер-капитан 3 ранга Михаил Павлович Калайда предложили установить станки на автомашинах, чтобы ремонтировать малые корабли на месте. Эти подвижные мастерские стали незаменимыми при подготовке десантных операций. Ремонтники выезжали в пункты посадки десанта и там производили работы. Сейнеры, катера и другие десантные суда, нуждавшиеся в ремонте, с помощью тракторов и системы талей вытягивались на берег. К ним подъезжала наша автомастерская. Рабочие осматривали корпус, двигатель, рулевое устройство и начинали ремонт. Так были возвращены в строй сотни малых судов.

С ремонтом эскадренных миноносцев и подводных лодок мы кое-как управлялись. Но как быть с крейсерами? Доков, которые могли бы вместить их, у нас не было. А крейсера подчас возвращались из боя с такими повреждениями корпуса, что мастерская подводного судоремонта была не в силах их устранить.[40]

Крейсер «Красный Кавказ» вернулся с боевого задания с развороченной кормой. Многие считали, что восстановить его в наших условиях вообще невозможно.

Снова и снова совещаются специалисты. Думают, спорят. Все понимают, как важно вернуть могучий корабль в строй. Серьезны повреждения у «Красного Кавказа», а у «Славы» они еще тяжелее. Крейсер, которым командует С. М. Марков, тоже без движения… Эх, если бы нам большой док! Но его нет и взять неоткуда.

И когда уже казалось, что ничего сделать нельзя, решение было найдено. Оригинальное, смелое. Предложили его начальник технического отдела флота Иван Яковлевич Стеценко и корабельный инженер Николай Ефимович Сысоев. Идея их сводилась к следующему. Наши доки не могут поднять крейсер. А нельзя ли их применить как кессоны, как устройство для частичного осушения подводной части корабля?

Старший конструктор Морского завода Ивицкий произвел расчеты. Они подтвердили реальность проекта. Предложение И. Я. Стеценко и Н. Е. Сысоева было одобрено.

Крейсер начали готовить к необычному докованию. Сняли с

него все, что могло облегчить корабль. Чтобы при подъеме кормы избежать большого дифферента на нос, под носовую часть подвели два понтона.

Большие работы велись в доке. В одном конце его нужно было соорудить переборку с лекальным вырезом по форме обвода корпуса крейсера. Эту переборку сварила из толстой листовой стали бригада краснофлотцев во главе со старшиной 1-й статьи Василием Бенченко.

Утром 26 марта 1942 года к крейсеру подошли два буксира. Они завели его кормой в затопленный док. Работа требовала величайшей точности. Корабль следовало установить в строго диаметральной плоскости дока, чтобы днище без перекоса легло на кильблоки. Малейшая неточность - и при подъеме крейсер свалится на борт. Осторожно выкачивали воду из дока - около трех часов работали насосы. Постепенно всплывая, док поднимал корму крейсера. Доковая [41] команда, руководимая инженером Н. А. Сокирко, успешно справилась с задачей.

О характере повреждений крейсера нам в общих чертах было известно по докладам водолазов. Но когда мы увидели корабль в доке, стало страшно. Кормы, по существу, не было. Вместо нее - груда искореженной стали. Не напрасно ли мы затеяли всю эту историю? Такой ремонт не по плечу нам…

Специалисты составляют дефектные ведомости. Перечень повреждений занял десятки больших листов. Это следы 17 прямых попаданий снарядов и мин и 18 пожаров, вызванных взрывами авиационных бомб.

Даже оптимисты опускают головы. Но представители завода деловито осматривают пробоины, прикидывают, подсчитывают и в конце концов уверенно заявляют:

- Через полгода крейсер будет, как новый! Но моряки нам должны помочь.

Об этом можно и не говорить. Экипаж крейсера готов работать днем и ночью. Тут же из 180 старшин и краснофлотцев, лучших специалистов корабля, скомплектовали 25 постоянных ремонтных бригад. Кроме того, сотни моряков будут ежедневно выделяться на подсобные и вспомогательные работы. Специалисты завода обучают моряков ремонтных бригад. Через две - три недели вновь испеченные чеканщики, клепальщики, сварщики, рубщики начинают выполнять и перевыполнять нормы. Учебную практику бригада клепальщиков и чеканщиков старшины 1-й статьи Александра Белоусова проходит на одном из миноносцев. Ученики оказались способными. Эсминец вышел из ремонта раньше срока, и бригада Александра Белоусова получила благодарность от дирекции завода.

Чтобы восстановить корму крейсера, необходимо сменить часть наружной обшивки. Но кто же будет гнуть броневые листы? Нужны квалифицированные гибщики, а их нет. Коммунисты корабля пригласили на свое собрание заводских специалистов - сообща обдумать вопрос. Много ценных предложений услышали мы. Самым интересным оказалось выступление краснофлотца И. Конюшенко.

- Я немного знаком с этим делом, - сказал он. - Дайте мне бригаду толковых ребят, я обучу их. Заверяю [42] вас, что мы выполним все работы по гибке шпангоутов, листов и вообще всего набора корпуса.

Людей в свою бригаду Конюшенко подобрал сам. Все богатыри. И вот во дворе мастерской гремят удары тяжелых кувалд по толстым стальным листам. Изнурительная работа - вручную гнуть неподатливую броневую сталь. Постепенно листы принимают нужную форму.

В разгар работ Конюшенко пришлось отправить в санаторий - обострилась старая болезнь желудка. Его заменил комсомолец командир отделения машинистов-турбинистов старшина 2-й статьи Александр Ильяшев. Бригада и при новом бригадире не сбавила темпов.

Готовые листы надо сверлить. И опять вручную. Тысячи отверстий ручной «трещоткой» просверлил комсомолец Степан Асерецкий. Работа требовала не только большой физической силы, адского терпения, но и высокой точности. Ничтожная ошибка могла привести к тому, что листы обшивки не сошлись бы. Асерецкий справился с делом в два раза быстрее установленного срока. Просверленные им листы легли на место без всякой подгонки.

У крейсера оказался разбитым ахтерштевень - кормовая рама. Требовалось отковать новую массивную деталь в несколько тонн весом. У нас, в базе, мы не могли этого сделать. Тогда бригада машинистов с инженер-лейтенантом Михаилом Ивановичем Парасенко поехала на один из волжских заводов, выковала ахтерштевень, привезла его и установила на место.

Настоящий подвиг совершили турбинисты крейсера. В неимоверно трудных условиях они восстановили главные турбины корабля. Руководил этой работой командир пятой боевой части инженер-капитан 2 ранга Григорий Ильич Купец. Самым активным его помощником был мичман Константин Бобенко.

Специалисты подсчитали, что крейсер может принять дополнительное зенитное вооружение. Это намного повысило бы его боеспособность. Но зенитных пушек на складе не оказалось.

Кто-то вспомнил, что на крейсере «Червона Украина», затонувшем в севастопольской бухте, прекрасные новые пушки. Пять смельчаков во главе со старшиной 1-й статьи Александром Белоусовым отправились в Севастополь. Это были [43] последние дни июня 1942 года. Фашисты уже ворвались на окраины. Не обращая внимания на огонь врага, пятеро моряков по грудь в воде на палубе потопленного крейсера разбирали пушки, по частям перевозили их на шлюпке к берегу. Работали без отдыха несколько суток. Им удалось разобранные зенитки погрузить на один из последних транспортов, отправлявшихся из Севастополя.

Вернувшись в Поти, моряки установили пушки на «Красном Кавказе».

Пока ремонтировался крейсер, нам много тревог доставляли штормы. Однажды во время сильного ветра, когда волны перекатывались через мол и вызывали страшную толчею в Южной гавани, мне доложили, что корабль выползает из дока. Это грозило большой бедой. Происходило все ночью, в кромешной темноте. В доке стоял оглушительный шум. Под качающейся громадой крейсера скрипели и стонали клетки, на которых лежала его корма. Мы с И. Я. Стеценко обеспокоенно следили за лучиками фонариков - краснофлотцы проверяли крепления. Тревога оказалась напрасной: корабль прочно держался на кильблоках. Но меры предосторожности пришлось принять. Шторм бушевал несколько суток. Днем и ночью следили моряки за исправностью клеток и распорок, удерживавших корабль.

Ходом ремонта интересовались все - моряки базы и кораблей, рабочие заводов. Не раз на крейсер заглядывал секретарь горкома партии Н. В. Габуния. Спрашивал, как движутся работы, не нужна ли помощь. Нам всегда чего-нибудь не хватало. Секретарь горкома выслушивал просьбы - и раздобывал для нас дефицитные материалы.

Энтузиазм моряков и рабочих совершил чудо. 22 июля, то есть через четыре месяца после начала ремонта, крейсер вышел из дока.

Ремонтировать крейсер «Слава» было уже легче. Вместо разрушенной кормы ему приварили новую, отрезав ее у заложенного к постройке крейсера «Фрунзе».

Сложнее было с восстановлением третьего крейсера. У него пробоина в средней части корпуса. Док здесь уже не мог выручить. Технический отдел флота предложил ремонтировать с помощью кессона. А его [44] не было. За изготовление кессона взялся начальник корпусно-котельного цеха судоремонтной мастерской Антон Лукич Очигов. Рабочие цеха сварили из листовой стали большой ящик. Стенки его имели вырезы,

соответствующие обводам корпуса корабля. Посредством мощных плавучих кранов кессон завели под корпус крейсера. Когда из кессона выкачали воду, рабочие смогли свободно ремонтировать подводную часть корабля. Котельщики Дашковский, Червяков и другие мастера быстро сменили поврежденные листы обшивки.

К кессонным работам прибегли и при ремонте форштевня крейсера «Слава». Массивный брус в результате взрыва получил прогиб глубиной более чем на метр. Чтобы снять эту деталь, на носу крейсера соорудили кессон высотой 9 метров. Выправить громадный брус в условиях нашей мастерской оказалось невозможным. Пришлось разрезать его на части, выправлять каждую в отдельности, а затем снова сваривать автогеном воедино. Готовый форштевень опустили в кессон и поставили на место.

Между прочим, это сооружение неожиданно пригодилось после войны. В 1953 году в Поти с грузом шерсти прибыл английский транспорт. При швартовке судно разбило нос. Капитан просил отремонтировать форштевень.

Один из мастеров вспомнил, что такой ремонт производили крейсеру во время войны. Нашли еще сохранившийся кессон, подвели его и быстро заварили форштевень у английского транспорта.

Смекалка, изобретательность моряков и рабочих были неистощимы. Эскадренному миноносцу «Бойкий» понадобилось сменить сгоревшие трубки пароперегревателя. Раньше считалось, что эту работу можно производить только сняв верхнюю палубу корабля. Поэтому подобный ремонт на заводах продолжался около года. Группа инженеров и рабочих (тт. Калайда, Очигов, Кругликов, Дашковский и Лола) предложили другой способ. Они вырезали отверстия во внутренних переборках корабля и через них подавали трубки пароперегревателя (они длиной около девяти метров). Котлы были отремонтированы за полтора месяца. Новый метод принес значительную экономию средств и труда. [45]

Одна из мастерских техотдела флота освоила совершенно новое для нас дело - изготовление противоминной обмотки, которая предохраняла корабли от подрыва на магнитных минах. Много труда вложили мастера-электрики коммунисты Аношко, Жидков, Безбородько, Богацкий. Они же отремонтировали главные электродвигатели подводных лодок. Это не так-то просто сделать, если не хватает иногда самых необходимых материалов, инструментов.

Ремонта требовали и вспомогательные суда. Рабочие и инженеры трудились неутомимо.

Хочется добрым словом вспомнить и инженер-механика С. М. Черного, и мастера Ф. Н. Погорелова, до тонкостей знавшего судовые машины, и начальника мастерских М. Я. Кореца, и начальника слипа Габуния, однофамильца секретаря горкома.

Большая роль в организации судоремонта принадлежала инженер-капитану 1 ранга И. Я. Стеценко - замечательной души человеку, талантливому инженеру.

Вспоминаю те времена и сам поражаюсь, как нам удавалось побеждать трудности, которые все мы раньше сочли бы непреодолимыми.

22 марта 1942 года в Поти возвратился линейный корабль после очередной боевой операции. Своим огнем с моря он поддерживал наши войска на берегу. Оказалось, что ствоаы орудий главного калибра износились и их нужно сменить. А весят они десятки тонн. Кранов такой грузоподъемности у нас не было. Рабочие артиллерийского ремонтного завода вместе с моряками корабля приступили к сложной операции. На палубе установили деревянные козлы. С помощью ручных талей стволы вынули из башен и на их место вставили новые. Смена стволов на линкоре в заводских условиях в мирное время тянулась полгода. А наши товарищи проделали эту работу за 21 день.

Война вводила новую технологию, новые нормы. То, что раньше казалось немыслимым, стало возможным, стало повседневным и привычным. [46]

По сигналу «воздух»

Противник начинал проявлять повышенный интерес к нашей базе. Мы замечали это по интенсивности его воздушной разведки. Раньше одиночные фашистские самолеты показывались над портом раз в сутки и только днем. Теперь стали летать и ночью. Действовали они с чисто немецкой педантичностью. Мы уже привыкли к тому, что ровно в двенадцать часов со стороны моря слышался вибрирующий гул моторов «Хейнкеля-110». Приближался он всегда с одного и того же направления и на одной и той же высоте. К этому времени наши истребители уже были в воздухе и поджидали незваного гостя. Но сбивать фашистские самолеты-разведчики удавалось редко. Они были оснащены радиолокаторами, задолго «чуяли» приближение наших самолетов и спасались бегством. Если стояла низкая облачность, вражеский летчик вел себя нахальнее. Прячась за облаком, он неожиданно вываливался над самым городом, всего на мгновение, чтобы щелкнуть затвором фотоаппарата, и тотчас снова по-воровски скрывался. Наши батареи были наготове. Чуть только показывался самолет, открывали огонь, но он исчезал так

быстро, что зенитчики не успевали пристреляться.

По- видимому, такие мимолетные наскоки мало что давали. И вот вдоль береговой черты стали курсировать гидросамолеты «дорнье». Держась на почтительном расстоянии от наших батарей, они назойливо висели над морем, пока не улавливали радиолокаторами приближение наших истребителей. Гидросамолет скрывался из виду, но спустя некоторое время снова появлялся над горизонтом. Цель этих полетов была ясна: фашистская разведка хотела заполучить сведения о [47] выходе в море наших кораблей. Дерзость гитлеровских летчиков доходила до того, что они садились на воду вне видимости береговых постов и там продолжали наблюдение. Несколько раз наши корабли, обнаружив эти летающие лодки, открывали по ним огонь, но, как правило, те уходили от обстрела.

Пора было покончить с этим. Мы с командиром истребительного полка решили пункт управления авиацией вынести на берег, установить там рацию. Ближайшие посты службы наблюдения и связи СНИС получили указание сообщать о приближении вражеских самолетов непосредственно мне. Первое сообщение о появлении «дорнье» поступило в 16 часов. Наши истребители к этому времени уже были в воздухе. Когда десять минут спустя летающая лодка оказалась в поле зрения наблюдателей выносного пункта управления, истребителей по радио навели на нее. Заметив наши самолеты, «дорнье» пошел на снижение, прижимаясь к воде, чтобы затруднить атаку истребителей. Те смело ринулись на врага. До нас донесся приглушенный расстоянием треск пулеметных очередей. Фашистский самолет, отстреливаясь, пытался уйти, но вскоре упал в море и затонул. Летчики 25-го истребительного полка Героя Советского Союза подполковника Константина Дмитриевича Денисова отлично справились с делом. «Дорнье-17» в районе нашей базы больше не появлялись.

Однако противник не отказался от попыток побольше разузнать о наших силах. В ночь на 7 мая 1942 года он высадил четырех парашютистов в окрестности Очемчири. Двух из них схватили, третий разбился при приземлении. Четвертого поймали позже. Спустя два дня фашистский самолет с разведчиками на борту сел неподалеку от Сухуми. Наши бойцы быстро разыскали его. Гитлеровцы отчаянно сопротивлялись, и все были уничтожены во время перестрелки. В те же дни противник предпринял еще несколько попыток сбросить на нашу территорию своих лазутчиков в районе Супсы и вблизи Поти. Их выловили, но неприятель еще долго повторял попытки забросить к нам своих разведчиков и диверсантов.

Все это наводило на мысль: не собираются ли гитлеровцы высадить морской десант на наше побережье? [48]

Много спустя мы узнали, что враг действительно имел такое намерение. Когда наши войска вышли к Дунаю, они на верфях Галаца и Браилова увидели множество деревянных судов. Рабочие верфей рассказали нам, что фашисты предназначали эти суда для высадки десанта в Закавказье. Большие деревянные сейнеры водоизмещением около 800 тонн соблазнили нас, и мы решили использовать их для грузовых перевозок. Но послужили нам эти трофеи недолго. Они были непрочными. На небольшой волне одно из судов переломилось. По-видимому, фашисты и строили их всего на один рейс.

Активность вражеской разведки настораживала. Необходимо было надежнее укрыть порты от возможных ударов с воздуха. Мы стали больше выделять самолетов для воздушной разведки. Усилили корабельные дозоры. Малые корабли постоянно находились в нескольких милях от берега. Они наблюдали за воздухом и морем и поддерживали непрерывную связь со штабом. В базовый дозор пришлось посылать слабо вооруженные суда (сказывалась потеря многих кораблей во время десантных операций). Мы понимали, что подвергаем их большой опасности, - но что сделаешь. Одна надежда на мужество и самоотверженность наших моряков.

Как- то ночью к небольшому деревянному гидрографическому судну, находившемуся в базовом дозоре, приблизилась фашистская подводная лодка. С ее мостика на русском языке прокричали:

- Сдавайтесь, иначе утопим!

В ответ по рубке лодки ударила пулеметная очередь.

Завязался неравный бой. Подводная лодка вела огонь зажигательными пулями. Деревянная надстройка судна вспыхнула. Видя, что пожар не потушить, капитан приказал морякам спустить шлюпку и сойти в нее. На мостике оставались лишь капитан, механик и пулеметчик. Но вот и они уже в шлюпке. Двигатель продолжает работать на малых оборотах, и покинутое горящее судно медленно движется вперед.

Подводная лодка преследует его, осыпая пулеметными очередями. Тем временем шлюпка с советскими [49] моряками скрылась в темноте. Горстка смельчаков еще долго наблюдала эту необычную погоню. Капитан судна (к сожалению, я не запомнил его фамилию) привел шлюпку к берегу, не потеряв ни одного человека из своей команды.

В базе, между тем, кипела напряженная жизнь. Мы делали все возможное, чтобы помочь защитникам Севастополя отбить

ожесточенный вражеский штурм. Транспорты уже не могли пробиться к городу. С большим трудом это удавалось эсминцам. Снова и снова мы убеждались в достоинствах этих быстроходных маневренных кораблей. Даже такой старый миноносец, как «Незаможник» - трехтрубный корабль типа «Новик» времен первой мировой войны, - воевал превосходно. Между прочим, этот заслуженный ветеран, награжденный за доблесть в боях орденом Красного Знамени, дожил до Дня Победы.

Лидеры и эсминцы везли в Севастополь пополнение, боеприпасы, а оттуда - раненых. Но потом и они не могли прорываться в бухты осажденного города. Грузы в Севастополь стали доставлять подводные лодки. Напрасно мы раньше не задумывались над возможностью использования этих кораблей в качестве транспортных средств. Подводные лодки не были приспособлены для перевозки грузов. Они могли брать с собой всего 15-20 тонн боеприпасов и бензина (он нужен был для наших истребителей, продолжавших взлетать с изрытого воронками Херсонесского аэродрома).

Было ясно, что Севастополь держится последние дни. В конце июня началась эвакуация наших войск. К городу подойти уже нельзя. Корабли под огнем приближались к Херсонесскому мысу. Людей подвозили на шлюпках. Из-за мелководья только катерам удавалось швартоваться к единственному небольшому причалу. В эвакуации участвовали и подводные лодки. Мы в эти дни не знали отдыха. Принимали переполненные людьми корабли и сразу же отправляли их в новый опасный поход.

Не хватало кораблей. Не хватало авиации прикрывать их с воздуха, а вражеские бомбардировщики и [50] торпедоносцы неистовствовали. А тут еще погода испортилась: нагрянул шторм. Тяжело и тревожно было на душе.

Военный совет вместе с командующим флотом оставались на крымской земле до последнего дня.

Герои Севастополя до конца исполнили свой долг. Отрезанные от страны, прижатые к морю, они 250 дней отражали натиск превосходящих сил неприятеля и оставили город лишь по приказу командования.

Обстановка на Черноморском театре военных действий еще более осложнилась. Захватив Севастополь, противник развязал себе руки. Мы понимали, что он теперь постарается нанести удар и по нашей базе. Как надежнее прикрыть ее с воздуха?

Авиации у нас мало. Явно недостаточно и зенитной артиллерии - лишь пушки кораблей да один зенитный артиллерийский дивизион на берегу.

16 июля 1942 года вражеская авиация совершила первый

налет на Поти. Фашистские летчики бомбили хорошо разведанные цели, которые они к тому же и прекрасно видели. Одна из бомб попала в дымовую трубу крейсера «Коминтерн», пронизала весь корабль, пробила днище и… не взорвалась. Другая угодила в ремонтировавшийся эсминец «Бодрый», не причинив ему серьезных повреждений. Третья - в один из артиллерийских цехов, размещенный в складе торгового порта, и тоже почти ничего не разрушила.

Остальные бомбы попадали в море и на мостовые города.

Моряки «Коминтерна» действовали умело и организованно. Под руководством командира пятой боевой части военного инженера 2 ранга Николая Васильевича Зобкова они быстро завели пластырь. Особенно отличились главный боцман мичман Кошевой и его подчиненные Шефки и Зубарев. Моряки аварийно-спасательного отряда под командованием старшего техник-лейтенанта Александра Евсеевича Болгова тут же пришли на помощь. Крейсер остался на плаву.

Вражеский налет заставил пересмотреть всю организацию нашей противовоздушной обороны.

К счастью, в это время к нам прибыли новые подразделения: истребительной авиации, зенитные, прожекторные, [51] аэростатов заграждения, катеров-дымзавесчиков.

Организуем систему задымления порта. При этом ставится задача - при появлении самолетов противника порт и город должны быть укрыты дымовой завесой так, чтобы полностью лишить фашистских летчиков возможности вести прицельное бомбометание. Величина площади задымления намечалась в 5-6 раз больше площади самого порта, а верхняя кромка завесы должна достигать 100-120 метров - выше всех портовых построек. Чтобы обеспечить такую высоту завесы при сильном ветре, дымовые шашки будут зажигаться на крышах зданий.

Проводим специальные учения. Убеждаемся, что дымовые средства надо располагать двумя поясами: вблизи от порта и в 2-2,5 километрах от него и так, чтобы обеспечить беспрерывность дымообразования в течение часа - столько, по нашим расчетам, мог продолжаться налет. Создали и необходимый резерв. Заранее скажу, что прикидки оказались оптимальными. Самый длительный вражеский налет продолжался 45 минут (от обнаружения самолетов противника и до их удаления из района боя).

В поясах дымопуска мы создали постоянные посты химиков. У них была прямая связь с командным пунктом противовоздушной обороны базы. Службу на постах задымления несли круглосуточно.

После нескольких учений мы добились, что по первой же команде все посты одновременно включали аппаратуру. Густое облако серого дыма вырастало над городом и плотно прикрывало порт и корабли.

Большие надежды мы возлагали и на аэростаты заграждения. Они должны были вынудить фашистских летчиков отказаться от бомбежки с малых высот.

Ни один вражеский самолет не пострадал от тросов аэростатов, но, увидав серебристые баллоны над городом, летчики забирались как можно выше и сбрасывали бомбы не прицеливаясь.

Первое время у нас было много споров по поводу применения аэростатов заграждения. Некоторые товарищи опасались, как бы они не послужили ориентиром для вражеских летчиков. Но мы ставили аэростаты так, что противник по их местонахождению не мог [52] определить конфигурацию порта. К тому же этот вид защиты применялся вместе с другими активными средствами противовоздушной обороны - зенитной артиллерией и авиацией, так что вражеским летчикам будет не до разглядывания аэростатов.

Жизнь доказала нашу правоту.

Но мало иметь наготове дымообразующую аппаратуру и аэростаты, важно, чтобы они приведены были вовремя в действие. А для этого нужно создать надежную систему оповещения. Слабым местом у нас оставался базовый корабельный дозор. Наблюдение со стороны моря осуществлялось командами сейнеров. В сильный ветер эти суда неимоверно мотало. Моряки подчас несли вахту по нескольку суток, сильно уставали и, не отдохнув, снова уходили в море. Мы понимали, что для дозорной службы нужны корабли покрупнее и оборудованные техническими средствами наблюдения. Но их не хватало для боевых операций и конвоирования транспортов. Более того, у нас хотели забрать и последние сейнеры, когда готовилась очередная высадка десанта. Начальник штаба флота И. Д. Елисеев, узнав, что у нас осталось 5 сейнеров, приказал и их выделить в состав высадочных средств десанта. Пришлось долго доказывать, что эти сейнеры вряд ли повлияют на исход операции. Ведь в ней участвует полтораста подобных судов, а базу мы оставим без наблюдения с моря. С большим трудом получили разрешение оставить сейнеры.

Одно из наших малых судов первым обнаружило вражеские самолеты, направлявшиеся к базе. По сигналу моряков ввели в действие средства задымления, подняли в воздух истребители, привели в готовность [53] зенитную артиллерию. В результате

вражеский налет был успешно отбит.

К тому времени значительно пополнилась наша зенитная артиллерия, а первый год войны нас защищал 57-й отдельный зенитный дивизион под командованием капитана К. Н. Попова. Комиссаром дивизиона был энергичный политработник М. Ф. Пичугин.

Все напряжение противовоздушной обороны выпало на долю этой части. Прикрывая с воздуха Батуми, позже Поти, зенитчики иногда по нескольку суток не отходили от орудий - батареи были в полной боевой готовности. И вот к нам прибыла вторая зенитная часть - 1-й гвардейский зенитный артиллерийский полк под командованием подполковника Иосифа Кузьмича Семенова. Полк этот прошел большой боевой путь. Он сражался в Севастополе и уже там стал гвардейским. Имел на своем счету десятки сбитых вражеских самолетов. В Поти полк получил новую материальную часть, пополнился людьми.

Славные традиции были и у 122-го зенитного полка, прибывшего к нам. Зенитчики этой части во главе с командиром майором Аркадием Васильевичем Мухряковым и военкомом батальонным комиссаром Георгием Федоровичем Сорокиным дрались в Николаеве, Севастополе, вели огонь не только по фашистским самолетам, но и по танкам и пехоте противника. Зенитчикам сразу же пришлось вступить в бой с фашистской авиацией. Особенно выручил нас прожекторный батальон. Полк постепенно оснащался новой техникой, получал людей. К нам приехало неожиданное пополнение - 317 девушек-добровольцев. Моряки и красноармейцы вначале скептически поглядывали на [54] девчат, но молодые патриотки доказали, что умеют воевать не хуже мужчин. Все они влились в 122-й зенитный артиллерийский полк, стали артиллеристами, телефонистами, радистами, прожектористами, бойцами станций орудийной наводки. Быстро овладев специальностями, девушки отлично справлялись со своими обязанностями, в бою вели себя мужественно.

Прибывшие зенитные артиллерийские полки вместе с тем дивизионом, который был у нас раньше, и с артиллерией кораблей представляли большую силу. Важно было умело использовать ее. Вся противовоздушная оборона базы сосредоточивалась в руках начальника ПВО базы полковника Александра Александровича Федосеева. Ему были подчинены зенитная артиллерия, истребительная авиация, аэростаты заграждения и средства задымления. С его командным пунктом поддерживали непрерывную связь все посты ВНОС и дозорные корабли.

Во время вражеских налетов дымовая завеса надежно укрывала порт от глаз противника, но усложняла действия зенитчиков. Густое облако дыма мешало наблюдать за самолетами противника и вести по ним прицельный огонь. В таких условиях могли стрелять только корабли и батареи, оснащенные станциями орудийной наводки. Другие батареи, как и прожекторные установки, мы размещали за пределами кольца задымления.

Потерпев неудачу в дневных налетах на базу, противник стал чаще прибегать к ночным воздушным атакам. Это заставило нас больше уделять внимания прожекторным подразделениям. С какой бы стороны [55] вражеские самолеты ни приближались к базе, их обнаруживали прожекторные станции-искатели. Далее врага перехватывали прожектора-сопроводители, которые уже не выпускали его из своих лучей, пока он находился над базой.

Ночные вражеские налеты доставляли нам много беспокойства, хотя в них, как правило, участвовало сравнительно мало самолетов. Дело ведь не в количестве. Достаточно одному из них метко сбросить бомбы, чтобы в тесном порту натворить уйму бед.

У нас были и другие меры защиты базы от ночных налетов противника - тщательная светомаскировка порта и города, различные способы дезориентации вражеских летчиков. Об одном из таких способов хочется рассказать особо.

В нескольких километрах от Поти на пустынном берегу мы создали ложный город. Пусть не подумает читатель, что этот город походил на настоящий - с домами, улицами, портом. Изготовление макетов нам было не по силам, да и польза от них невелика: противник быстро разгадал бы хитрость, отличил ложное от настоящего. Поэтому наш «город» существовал только ночью. На берегу зажигались огни. Они создавали иллюзию настоящего города: можно было различить очертания кварталов. Конечно, если бы все эти фонари сияли по ночам, когда остальные города погружались в тьму светомаскировки, противник сразу бы догадался, в чем дело. Поэтому с приближением вражеских самолетов свет в «городе» гас, и лишь кое-где виднелись слабенькие лучики, как бывает при небрежном затемнении окон. Надо было создать впечатление у вражеских летчиков, что они неожиданно подошли [56] к порту - и освещение не успели вовремя выключить.

Провели несколько учений с участием наших летчиков. Самое трудное - выбрать момент вырубить, как говорят моряки, освещение в «городе». Это зависело и от четкости работы постов наблюдения, и от исправности связи. После ряда тренировок

ложный город стал вводить в заблуждение даже наших летчиков, знавших о его существовании. Только тогда мы решили, что цель достигнута.

Ложный город сослужил свою службу. Нередко вражеские самолеты, совершив порядочный путь над морем, теряли ориентировку и сбрасывали бомбы куда попало.

Непрестанно мы думали, как расставить корабли более рассредоточенно? Все, что возможно, переводилось на стоянку в реках Хоби и Циви. Но выход из устья, особенно в шторм, был по-прежнему затруднен. Сильный береговой накат заносил фарватер песком и галькой, да и движение судов на большой волне рискованно. Назрел вопрос о создании волнолома - брекватера, который защищал бы фарватер от наката и заносов. Возведение капитального сооружения длиной в четверть километра было для нас непосильным делом. Следовало придумать что-то другое. А что, если создать брекватер путем затопления старых судов? Гидротехники произвели расчеты, подтвердили: можно так сделать. Подобрали суда, которые не жалко было затопить. Выбор пал на недостроенные корпуса транспортов «Лепсе», «Камышин» и «Балаклава». В самый последний момент мы получили разрешение наркома затопить и крейсер «Коминтерн». Корабль старый, сильно поврежденный. Восстанавливать его не имело смысла.

Крейсер решили затопить в головной части брекватера, где глубина была наибольшей и накат сильнее.

Можно себе представить переживания моряков - им предстояло расстаться с родным кораблем. Палуба крейсера стала местом их подвигов, боевой славы. Здесь их дом, их семья - дружный, спаянный коллектив. Моряки знали каждую вмятину на броне корабля, который доблестно сражался под Одессой и Севастополем. Они по праву гордились его славой. И вдруг своими [57] руками затопить крейсер! И не в бою, не под гордо развевающимся флажным сигналом «Погибаю, но не сдаюсь», а у своего берега, на тихом плесе…

Мы понимали горе людей. Собрали их. Выступил перед ними командир корабля. На минуту воцарилось тяжкое молчание. Но вот слово попросил пожилой мичман. Потом еще несколько моряков. Нелегко было говорить. На глазах у многих блестели слезы. Смысл всех выступлений был один - жалко корабль, но, если нужно для победы, мы пойдем на все.

Сняли с крейсера вооружение, механизмы, приборы. Остов корабля буксиры отвели туда, где уже стояли, погрузившись почти по самую палубу, три ранее затопленных судна.

Звучит команда: «Открыть кингстоны!» Вода с шумом

хлынула в отсеки обреченного корабля. Обнажив головы, стоят на палубе моряки. Крейсер медленно садится на грунт. Огромный корпус возвышается над водой. Впоследствии на его палубе мы установили легкие пушки. Крейсер превратился в батарею, прикрывающую своим огнем вход в фарватер. Старый корабль и после затопления продолжал нести службу.

Мощный землесос сейчас же принялся за углубление фарватера. Теперь мы получили надежный пункт базирования кораблей и судов - сюда мы могли перевести большую часть флота. В гаванях Поти стало несколько просторнее.

Генеральная проверка нашей противовоздушной обороны состоялась во время самого большого авиационного налета вражеской авиации. Дозорные корабли сообщили, что на Поти направляется 41 фашистский бомбардировщик. В городе объявили тревогу. Враг удачно выбрал момент - в предвечерние сумерки, когда и видимость ограниченная, и прожектора малодейственны. Вражеские самолеты разделились на несколько групп. С севера и юга шли одиночные самолеты. Они должны были сбить с толку наши звукометрические станции. За ними следовали группы по 3 самолета на высоте свыше 7000 метров - отвлекали на себя огонь зениток. Пока их ловили наши прожекторы и обстреливали зенитные батареи, [58] остальные «юнкерсы» и «хейнкели» подошли группами по 6 самолетов с запада и с севера. Но обмануть нас врагу не удалось. По фашистским машинам открыла огонь вся наша зенитная артиллерия. Метко били артиллеристы дивизиона лейтенанта Н. И. Старцева. Батареи под командованием офицеров Зорина, Кузьмичева и Кравченко вели огонь с большой точностью и заставили вражеские самолеты сбросить бомбы в море. Хорошо помогали им прожектористы батальона Логачева. Они освещали фашистские машины «с первого выстрела». Противник начал бомбить позиции наших батарей и прожекторов, но никто из бойцов не ушел в укрытие. Особенно отважно сражались артиллеристы орудий сержантов Тищенко и Ермоленко и бойцы прожекторного отделения сержанта Сухого. Командир батареи 122-го зенитного артиллерийского полка старший лейтенант Микцевич получил несколько ранений, но продолжал управлять огнем. Стойко отбивали атаки бойцы батареи лейтенанта Чупрова. Исключительно четко действовали специалисты станции орудийной наводки под командованием лейтенанта Сопченко.

Несколько пушек вышло из строя. Старший орудийный мастер полка И. Я. Ляшенко сбивается с ног. Только починит одну зенитку, повреждена другая. Кто бы подумал, что этот пожилой, застенчивый старшина станет у наших артиллеристов самым

незаменимым человеком. Ведь именно его золотые руки за время войны вернули к жизни десятки орудий.

…Не успел я подумать, что в нашей базе нет истребителей-ночников, как дежурный доложил:

- Товарищ генерал, командир истребительного [59] полка подполковник Денисов просит разрешения на вылет.

Рисковать командиром полка нельзя. Я запретил вылетать, но Денисов уже был в воздухе. Оказывается, он остался единственным в полку летчиком-ночником.

Не зря Константин Дмитриевич поднялся в воздух - на его счету прибавился еще один самолет противника. Двух других сбили зенитчики.

Как только начался налет противника на Поти, к аппарату меня вызвал начальник штаба флота контр-адмирал Елисеев:

- Каковы результаты?

- Сейчас еще трудно о чем-нибудь сказать, налет продолжается, - ответил я.

- Рядом со мной стоит командующий ВВС флота генерал-лейтенант Ермаченков и спрашивает, почему вы не используете летчиков-ночников.

- Двенадцать летчиков, подготовленных для ночных полетов, по приказанию командующего ВВС у нас забрали, и только один Денисов смог вылететь.

Разговор возымел действие: примерно через час командир истребительной дивизии полковник Александр Захарович Душин доложил, что двенадцать истребителей возвращаются в базу…

Во время боя один из вражеских самолетов упал в море. Летчик по имени Эртер был доставлен в штаб базы. Вот что он рассказал на допросе:

- Прежде чем направиться на Поти, наша часть перелетела на аэродром в Багерово, возле Керчи. Там нам показали кинофильм. На экране мы увидели ваш порт со всеми его сооружениями и кораблями, стоящими у причалов. Особенно выделялись линейный корабль и крейсера. На следующий день мы взлетели. Маршрут рассчитали - над Поти будем в предвечерние сумерки. Видимость прекрасная, по пути заметили несколько судов. Не доходя километров двадцати пяти до порта, самолеты разделились на группы. Вот и место, где должны быть порт и город. Но мы увидели лишь огромное облако бурого дыма. Над ним колыхались аэростаты заграждения. Я услышал в наушниках возгласы своих товарищей: «Аэростатен, аэростатен!» Ведущий приказал набрать высоту семь [60] тысяч метров. Мы пролетели над облаком дыма, развернулись, легли на обратный курс, но никаких признаков порта так и не обнаружили. Командование

выбрало для налета предвечерние сумерки, надеясь, что в это время не опасны прожекторы красных. Но прожекторы вспыхнули, их лучи стали слепить нас. Вокруг рвались зенитные снаряды. Я видел, как наши самолеты, нарушив строй, пытались вырваться из лучей прожекторов. Я тоже отвернул в сторону и приказал сбросить бомбы (их у нас было две - в тысячу и пятьсот килограммов). Больше мы ничего не смогли сделать. Напали ваши истребители и сбили нас. Самолет упал в море. Из экипажа уцелело два человека. На надувной лодке пытались выйти к берегам Турции, но добрались только до Батуми. Дальше шли пешком. Когда переплывали реку Чорох, мой товарищ утонул. А меня схватили ваши солдаты.

Исповедь вражеского летчика еще раз подтверждала, что противовоздушную оборону портов мы организовали неплохо.

Несколько раз «юнкерсы» пытались бомбить порт. Обычно они подходили к городу вечером, в сумерках. Но встретив дружный отпор, сбрасывали бомбы в море и спешили ретироваться. Однажды три бомбы упали в городе и угодили в квартал, где жила моя семья. Понятным было мое волнение. После отбоя тревоги, я сейчас же позвонил домой. Ответила жена. Сказала, что они с дочерью ничего не заметили. И вообще считали, что идет очередное учение и потому спокойно сидели на кухне и пили чай. Никаких взрывов они не слышали. Когда я приехал домой, то увидел что стены здания выше третьего этажа исчерчены осколками. Бомба ушла глубоко в землю, это и ослабило взрыв. Осколки не разлетались в стороны, а шли почти по вертикали, потому никого и не задели. То же произошло и с остальными бомбами. Болотистая почва «Квакенграда», как наши флотские острословы величали Поти за обилие лягушек, частенько выручала нас. [61]

Тревожные дни

Теперь почти весь Черноморский флот сосредоточился в портах нашей базы; все, даже скептики, убедились в значении устья рек Хоби и Циви. Что бы мы делали, если бы не было этого нового места стоянки?

Дело прошлое, но до второй половины 1942 года многие товарищи посмеивались над нашими стараниями освоить эту пресноводную бухту. «И так дел у вас невпроворот, а вы еще возитесь с двумя речушками, столько сил туда бросили», - говорили нам подчас весьма авторитетные на флоте люди. Вступать в споры мы не считали нужным. Время покажет!

После того как был сооружен брекватер и вход в устье стал свободным, командование базы могло направлять сюда все больше боевых кораблей. Когда к нам прибыло многочисленное соединение тральщиков и кораблей-охотников под командованием контр-адмирала Владимира Георгиевича Фадеева, мы разместили его на Хоби. Сюда же перевели и часть подводных лодок соединения капитана 1 ранга Михаила Георгиевича Соловьева вместе с плавучей базой «Эльбрус». Кто-то из офицеров штаба флота однажды сказал мне с тревогой и удивлением:

- Товарищ генерал, вы знаете, сколько согнали кораблей на Циви и Хоби? Сто девяносто килей! Я сам сосчитал.

- Так что вас удивляет?

- Да ведь вода там пресная!

Ох, уж эта пресная вода! Все уши мне с ней прожужжали! Я как можно спокойнее ответил:

- Мне бы только побольше килей, как вы говорите, разместить. И чтоб под каждым был достаточный [62] запас воды. А соленая она или пресная - меня меньше всего беспокоит.

Мы продолжали свое дело. 6 августа с согласия командующего флотом новый пункт базирования получил узаконенные организационные формы. Была учреждена должность старшего морского начальника, одновременно являвшегося начальником всего гарнизона. Назначили капитана 2 ранга Ларионова. На него возложили ответственность за порядок в бухте, за обеспечение кораблей всем необходимым, подчинили ему части охраны водного района и отдел тыла, который должен был развернуть в устье рек необходимые склады с запасами материальных средств.

Потийскую базу переименовали в главную военно-морскую базу Черноморского флота. Этот формальный акт, по существу, не внес перемен в нашу жизнь. Мы и раньше обеспечивали боевые действия почти всего флота. Но возможности наши несколько расширились. База в свое распоряжение получала дополнительные силы и средства, которые мы могли бросить на укрепление обороны портов с моря, воздуха и суши. А для нас это было очень важно.

Стоянкой кораблей на Хоби и Циви заинтересовался заместитель наркома Военно-Морского Флота адмирал Иван

Степанович Исаков, бывший в то время членом Военного совета Закавказского фронта. Он командировал к нам капитана 1 ранга Владимира Ивановича Рутковского, одного из опытнейших морских специалистов, который несколько дней знакомился с организацией базирования кораблей на новом месте и дал высокую оценку всему, что мы здесь успели сделать.

Вскоре сюда заглянул и Народный комиссар Военно-Морского Флота. Встречали мы его с членом Военного совета флота дивизионным комиссаром Ильей Ильичом Азаровым в Очемчири. Нарком сразу же поинтересовался, как будем добираться до Хоби. Я ответил, что пойдем на тральщике «Гарпун». Кстати, командовал им капитан-лейтенант Ф. И. Савельев, позднее командир Потийской базы, ныне контр-адмирал. Осмотрев устье со стоявшими в нем кораблями, нарком сказал: [63]

- Я много плавал на Черном море, знал, что есть такие реки Хоби и Циви, но никогда и не подумал бы, что в них могут заходить корабли. - Подумав немного, он добавил: - Если бы раньше мне было известно, что эти реки так удобны, я именно здесь предложил бы строить базу. Между прочим, учтите: гитлеровцы считают, что большевики возводят в устье Хоби новый военный порт. Будьте начеку: их авиация может в любой момент сюда нагрянуть.

Мы ждали ударов с воздуха. Ждали с тревогой. Понимали, что достаточно вражеским самолетам потопить в гаванях несколько крупных кораблей - и силы флота будут парализованы.

Чем объяснить, что противник медлит? Боится нашей противовоздушной обороны? Вряд ли. Мы помним случаи, когда враг лез напролом, бросал в пекло десятки, сотни самолетов, не считаясь с потерями. Дело в другом…

- Нас спасает то, что враг увяз на Волге, - сказал нарком. - Большую часть авиации он собрал туда.

Да, герои волжской твердыни, приняв на себя основной удар фашистских полчищ, помогли войскам других фронтов выстоять, набраться сил. Они помогли и нам, хотя нас разделяли многие сотни километров.

Мы должны воспользоваться передышкой, сделать оборону еще крепче.

Нарком выслушал доклад о боевой деятельности базы. Спросил, не нуждаемся ли мы в чем. Я сказал, что нам необходимы передвижные радиостанции. Надежд, что эта просьба будет принята во внимание, у нас не было. Знали, что радиостанций не хватает, каждая из них на счету. И вдруг адмирал спрашивает:

- Сколько вам нужно?

- Пять.

- Хорошо. Получите пять радиостанций.

Без них не организовать прочную оборону с суши, а ведь это сейчас для нас самая насущная задача: немецко-фашистские войска продвигаются по горным дорогам к перевалам Главного Кавказского хребта.

Турецкие газеты взахлеб расписывали «победное шествие «эдельвейсов» и с неприкрытым злорадством гадали: куда денется Черноморский флот красных, когда немцы захватят Поти и Батуми. [64]

Ко мне пришел обеспокоенный Л. А. Владимирский:

- Что будем делать? Положение серьезное.

- Мобилизуем все, что у нас есть. На кораблях, которым не предстоит выход в море, оставим лишь одну боевую смену, остальных моряков сведем на берег, в окопы и дзоты.

Вместе с секретарем городского комитета партии обдумываем план действий. Н. В. Габуния - уроженец этих мест - уверен, что врага задержим.

- Выручат горы, - говорит он нам. - Скоро на перевалах выпадет снег и всякое движение там прекратится. Если егеря и смогут перебраться через хребет, то технику им перевезти не удастся. А одну пехоту мы одолеем. Конечно, если враг не застигнет нас врасплох.

Секретарь горкома участвует в разработке планов будущих рубежей обороны. Обещает, что коммунисты города поднимут все трудоспособное население на рытье окопов.

Проводим рекогносцировку местности. Колхидская долина в то время была сильно заболочена. Здесь трудно возводить укрепления. Это, конечно, не в нашу пользу. Но, с другой стороны, есть и определенные выгоды для обороняющегося. Враг может наступать только по дорогам. Значит, нужно их оседлать в первую очередь. Широко используем естественные препятствия - реки Хоби и Рион.

Где должен пройти дальний рубеж? Предлагали вынести его как можно дальше от города, чуть ли не к склонам хребта. Но тогда линия обороны растянется на многие десятки километров и у нас просто не хватит сил занять ее. А главное, мы не сможем использовать наше основное оружие - артиллерию кораблей и береговых батарей.

Решаем создать вокруг базы три оборонительных рубежа. Первый пройдет в 15-20 километрах от портов. Он, будет самым сильным и по инженерному оборудованию, и по насыщенности огневыми средствами. Второй и третий рубежи - в 5-6 километрах

от первого, ближе к стоянкам кораблей.

Строить укрепления выходят все части морской пехоты [65] базы, моряки кораблей и несколько десятков тысяч горожан.

Рыть на заболоченной местности нельзя. Фортификационные сооружения строим насыпного типа. Они мне знакомы по первой империалистической войне. Под Ригой мы возводили подобные укрепления. Насыпали подушку из сухого грунта, ставили на нее деревянный каркас, а потом обваловывали землей. Окопы и блиндажи получались крепкими и не раз спасали русских солдат от ураганного огня немецкой артиллерии. Взводные убежища, выступавшие холмами на открытой местности, выдерживали прямые попадания восьмидюймовых гаубиц. Вот и сейчас, четверть века спустя, я вижу, как в Колхидской долине вырастают насыпные окопы и пулеметные гнезда. Впереди них - проволочные заграждения в три кола. На дорогах - железобетонные орудийные капониры из сборных конструкций, изготовленных в Поти.

Вместе с начальником артиллерии, флагманскими артиллеристами соединений кораблей, командирами артиллерийских дивизионов и батарей береговой артиллерии, не теряя времени, мы произвели рекогносцировку местности. Тщательно изучили подступы к переднему краю обороны, наметили места командных пунктов.

Надо начинать пристрелку реперов, но риск большой - снаряды должны пролетать над населенными пунктами.

И отказаться от пристрелки мы не можем. Она нам сэкономит время. Если сюда придет враг, мы будем вести огонь сразу на поражение. Я решил поговорить с артиллеристами. Призвал к осторожности. Как можно тщательнее надо подготовиться к стрельбе: малейшая ошибка приводит иногда к беде.

На следующий день батарея капитана Лаптева начала пристрелку.

Узлы сопротивления, перехватывающие дороги, имеют круговую оборону, со всех сторон обнесены проволочными - заграждениями, стальными рогатками и малозаметными препятствиями.

Делаем завалы и засеки. Тщательно отрабатываем систему огня. Гидрографы строго «привязывают» к местности корабли, по существу превращающиеся в неподвижные [66] батареи. Каждый корабль имеет свою огневую цель. Получают задачи береговые батареи. Готовятся и зенитчики: в случае нужды и они будут стрелять по наземным целям. В артиллерийских складах оказалось несколько десятков полевых орудий. Их тоже пускаем в дело, вручаем артиллеристам морской пехоты и сошедшим на

берег корабельным комендорам. Таким образом, получаем еще несколько батарей. Их преимущество, что они на колесах, - легко перебрасывать с позиции на позицию.

Рубежи построили менее чем за месяц. Артиллеристы и морские пехотинцы одновременно учились.

Пожалуй, самым трудным для нас было добиться мобильности наших частей. На реках не хватало мостов. Приходилось пользоваться примитивными переправочными средствами. Морские пехотинцы отрабатывают способы форсирования водных преград, учатся быстро собирать плоты на резиновых надувных поплавках. Одновременно ставим вопрос о сооружении стационарного моста через реку Молтаква. Наше предложение рассматривается на бюро городского комитета партии. Горком обратился к Центральному Комитету компартии Грузии и Совету Народных Комиссаров с просьбой отпустить средства для постройки моста. Просьба была удовлетворена. Саперная рота: базы и хозяйственные организации города принялись за работу.

- Делайте так, чтобы мост и после войны служил нам, - наказывал Габуния.

Саперы и строители потрудились на славу. Мост соорудили за полтора месяца, а простоял он много лет.

За нашими приготовлениями к отражению атак наземных войск противника внимательно следил командующий Закавказским фронтом генерал армии Иван Владимирович Тюленев. Я ему несколько раз докладывал о ходе оборонительных работ. Когда рубежи были в основном готовы, мы попросили командующего прислать к нам опытного инженера, чтобы он проверил их качество. В базу приехал начальник инженеров фронта, осмотрел сооружения. Работу признал безупречной.

Нападения вражеских войск можно было ожидать с минуты на минуту. Чтобы своевременно получать [67] информацию о действиях противника, мы направили в штаб 46-й армии, оборонявшей скаты хребта, и в ее передовые дивизии наших офицеров связи вместе с передвижными радиостанциями, смонтированными на автомашинах. Офицер связи при штабе армии капитан 3 ранга Федоров - человек знающий и энергичный. Там встретили его хорошо, быстро ввели в курс дела. Сообщения от Федорова поступали обстоятельные и подробные.

События развивались быстро. Как-то вечером офицер связи радировал тревожную весть: двигаясь со стороны Черкесска, враг оттеснил ослабленные части Закавказского фронта, захватил Клухорский перевал; передовые отряды немецкого 49-го горнострелкового корпуса начали спускаться по южным скатам

хребта.

Значит, враг от нас всего в 50-60 километрах!

Силы базы немедленно привели в боевую готовность. О случившемся докладываем командованию флота. Ф. С. Октябрьский в свою очередь радирует о сложившейся обстановке в Москву. Верховное Главнокомандование приняло срочные меры, чтобы выправить положение. К перевалам были брошены свежие части.

Но обо всем этом мы узнали много позже. А в те тревожные часы штаб базы вдруг перестал получать донесения от офицера связи. Мы провели бессонную ночь.

Что же происходит там, на склоне хребта? Обеспокоенный, утром я поехал в штаб 46-й армии в Сухуми. Разыскал Федорова.

- Почему молчите?

Капитан 3 ранга пожал плечами:

- Отстранили меня здесь от всего. Сам не пойму, в чем провинился.

Иду к командующему. Генерал удивляется: он никаких распоряжений не давал. Стали выяснять. Оказалось, на нашего представителя обиделись офицеры штаба армии. Они не могли простить ему, что Москва узнала о событиях на перевале от нас, моряков, а не от штаба армии. Да, бывает такое! Недавно, читая воспоминания генерала И. В. Тюленева, я нашел такое место: [68]

«Высланные в горы со стороны Закавказского фронта части 46-й армии не успели своевременно занять и организовать оборону. Враг воспользовался этим нашим упущением и бросил в горные проходы достаточно большие силы.

Своим 49- м горнострелковым корпусом немецкое командование намечало нанести удар в районе Черкесска и выйти к Сухуми.

15 августа начались бои.

На второй день боев штаб 46-й армии спокойно сообщил: «Положение без изменений…» А 18 августа мне стало известно, что передовые части 1-й и 4-й горнострелковых немецких дивизий уже появились на северных скатах Клухора и на перевале Донгуз - Орун - Ваши. Не встречая сколько-нибудь организованного сопротивления, «эдельвейсы» за несколько дней распространились на основных горных путях и завязали бои с оборонявшими перевал подразделениями 815-го полка 394-й стрелковой дивизии».

Вот только когда стали ясны причины нашей размолвки со штабом армии. Люди допустили ошибку, хотели ее потихоньку исправить, а мы по простоте душевной забили тревогу.

Инцидент быстро уладили. Командующий пожурил своих

штабистов за самовольство, и Федоров получил возможность спокойно работать.

Кровопролитные бои за перевалы продолжались. Эти дни были для нашей базы самыми тревожными.

На командных и наблюдательных пунктах, на огневых позициях, в окопах люди несли круглосуточное дежурство. А враг наглел. У нашего побережья рыскали его подводные лодки. Дошло до того, что одна из них обстреляла из своих пушек поезд, шедший вдоль берега.

Несмотря на напряженность обстановки, мы не могли сокращать морские перевозки. Корабли и суда ежедневно выходили из портов. Они направлялись под Новороссийск, где на Мыс-Хако на небольшом плацдарме, сплошь перепаханном снарядами и бомбами, сражались морские пехотинцы. Шли к Туапсе, где наши части в беспрерывных боях сдерживали вражеские войска, рвавшиеся на побережье. Корабли везли [69] туда пополнение, боеприпасы и продовольствие, а выгрузившись, открывали огонь по неприятелю.

В начале сентября 1942 года крейсер «Красный Кавказ» еще не закончил полностью ремонта, а его командир капитан 2 ранга А. М. Гущин уже получил распоряжение принять на борт полк морской пехоты и доставить его в Туапсе. Когда я пришел на крейсер, Гущин встретил меня холодновато.

- Все наши планы нарушаются, - сказал он. - Мы же не успели как следует опробовать механизмы.

- На войне часто приходится корректировать планы, Алексей Максимович.

- Понимаю. Коль нужно, ничего не попишешь. Я уже отдал приказание срочно готовить корабль к походу.

Погрузка крейсера проходила высокими темпами. По трапам с причала на борт корабля поднималась вереница моряков с тяжелой ношей на плечах - с разобранными пулеметами и минометами, ящиками патронов. По другим сходням вкатывали полевые и зенитные орудия, повозки и походные кухни. Грузовые стрелы подхватывали и осторожно опускали на палубу танкетки и автомашины.

Распоряжались работами офицеры корабля. Среди них я увидел заместителя командира корабля по политической части Ивана Григорьевича Щербака и секретаря партийной организации Лазаря Ивановича Шишкина. Они встречали пехотинцев, помогали удобнее устроиться. На верхней палубе слышался громкий голос главного боцмана мичмана Тихона Суханова. Он поспевал всюду, старался лучше разместить грузы и попрочнее их закрепить.

Рота за ротой поднимается по сходням. У трапа, как всегда подтянутый, стоит старший помощник командира корабля капитан-лейтенант К. И. Агарков. Следит, чтобы подразделения занимали места, предусмотренные планом погрузки.

У соседнего причала в это время грузится эскадренный миноносец «Сообразительный», тоже принимает на борт морских пехотинцев.

В 15.00 на крейсере звучит сигнал: «По местам стоять, со швартовов сниматься». Корабль отваливает [70] от стенки и направляется к выходу из гавани. Впереди «Сообразительный».

На переходе моряки и пехотинцы пережили напряженный момент. Над морем показались вражеские самолеты-торпедоносцы. Корабли изготовились к бою. Но вражеские летчики, по-видимому, не рискнули нападать на хорошо вооруженные корабли и прошли вне досягаемости зениток. Полк морской пехоты был доставлен в Туапсе без всяких происшествий.

Такие рейсы стали для нас делом обычным. В октябре 1942 года отряд кораблей в составе того же крейсера «Красный Кавказ», лидера «Харьков» и эсминца «Беспощадный» срочно перебросил в Туапсе гвардейскую горнострелковую дивизию. Враг снова не осмелился напасть на мощные корабли в открытом море. Он попытался это сделать на фарватере, ведущем к порту Туапсе, рассчитывая, что здесь, в узкости, будет затруднен маневр кораблей. Именно в этом месте, заглушив моторы, притаились в темноте фашистские торпедные катера. Враг хотел из засады внезапно атаковать наши корабли. Но сигнальщики крейсера заметили на воде подозрительные черные точки. Гущин, возглавлявший отряд, послал лидер выяснить, что это за катера.

Нервы фашистов не выдержали. Наспех выпустив торпеды, они поспешили скрыться. Семь сильных взрывов раскололи тишину ночи: вражеские торпеды ударились в бетонный мол далеко от крейсера.

Подумывали мы и об эвакуации из Поти и Батуми населения. Посоветовались в горкоме партии. Габуния молча выслушал нас с В. И. Орловым, долго вертел в руках карандаш. Наконец заговорил медленно, словно подбирая каждое слово.

- Надо все взвесить. Конечно, мы не имеем права рисковать жизнями тысяч людей. Но как народ воспримет эвакуацию? Вы вот, наверное, не знаете, Михаил Федорович, - секретарь горкома взглянул на меня, - что горожане, выйдя утром на улицу, первым долгом смотрят на окна вашей квартиры: дома ли ваша семья? Вы скажете, это наивно, но они считают: коль семья командира базы на месте, значит, беспокоиться нечего, город держится крепко. [71]Эвакуировать часть населения безусловно надо. Но нужно

подготовить людей к этому. Чтобы все поняли: мы вывозим женщин, детей и стариков вовсе не потому, что сомневаемся в прочности обороны города, а, наоборот, потому, что будем драться за город до последнего и отстоим его, отстоим во что бы то ни стало.

Договорились, что коммунисты города и базы проведут разъяснительную работу и в частях, и среди населения. Нелегко было уговорить женщин покинуть город. Многие заявили, что ни за что не уедут. Обычное явление! Все наши люди считали себя бойцами. Большинство нетрудоспособного населения мы все же эвакуировали, предварительно договорившись об их устройстве в тыловых районах страны.

Вести отовсюду поступали безрадостные. Вражеские полчища прорвались к Волге. Отброшенные зимой от столицы, немецко-фашистские войска местами стоят от нее всего в сотне километров. Героический Ленинград продолжает сражаться в неприятельском кольце. Под фашистским игом огромные территории нашей страны. На Кавказе враг, не считаясь с потерями, рвется к Баку. Смертельная угроза нависла и над нашей базой.

Есть от чего потерять душевное равновесие. И многие наши товарищи поддались унынию.

- Надо как-то ободрить людей, - сказал мне комиссар В. И. Орлов.

- Но как?

- Нужно рассказать им о наших силах, о том, что весь народ поднялся на борьбу. И народ победит. Обязательно победит!

- У тебя пристрастие к докладам, Василий Иванович. Думаешь, стоит перед людьми выступить с пламенной речью и сразу наведешь порядок в их головах?

- Что ж, я знаю силу слова. И ты ее знаешь. Важно, чтобы слово было настоящим, партийным.

- Ну и отлично. Вот давай и выступи с докладом.

- Нет. С докладом выступишь ты. Ты командир базы. Лучше тебя никто не знает положения вещей. Поговори с народом начистоту. Увидишь, дойдет твое слово. [72]

Спорить с комиссаром бесполезно. В таких случаях он умеет настоять на своем и убедить, что именно так следует поступить. В конце концов я и сам загорелся его идеей. Поговорить с народом начистоту!

Доклад рождался в муках. Хотелось так много сказать.

- Не распыляйся, - предупреждал комиссар. - Пусть в основе твоего доклада будут дела базы и… бои на Волге. Подумай, и сам поймешь - между тем и другим связь непосредственная.

Что я знал тогда о битве на Волге? Только то, что сообщали газеты и сводки Совинформбюро. А люди хотели заглянуть дальше. Как им помочь?

Договорились, что с докладом я выступлю перед командирами и политработниками базы и кораблей. И вот они собрались в клубе порта. Передо мной сидели люди, только что вернувшиеся из боевых походов, люди, которые провели бессонную ночь на командных пунктах и в окопах нашего передового рубежа. Утомленные, измученные лица. Устали товарищи. Будут ли они слушать меня?

Говорил я около часа. Правда, волновался сильно. Но, может, именно волнение и помогло. Говорил я о том, что трудно нам всем, всей стране трудно. И все-таки мы победим. И на Волге. И здесь, на Кавказе. И думать нам пора не только об обороне, но и о наступлении. Уже сейчас надо готовиться к наступательным боям.

Смотрю на людей. Слушают! Кажется, и усталости нет прежней на лицах.

На следующий день Владимирский просил меня прийти на линкор, побеседовать с теми офицерами эскадры, которые вчера наг смогли присутствовать в клубе.

Орлов радуется:

- Знаешь, у политработников дело веселее пошло.

Расшевелил ты их.

Забегая вперед, скажу, что, когда немного спустя радио принесло весть об окружении на берегу Волги трехсоттысячной вражеской группировки, кое-кто из офицеров допытывался у меня:

- Вы тогда в докладе пользовались какими-нибудь [73] закрытыми источниками? Уж очень здорово подтвердилось то, о чем вы говорили.

Чудаки! Чтобы верить в силы народа, вовсе не нужны какие-то особые секретные документы!

Отрадно было видеть, как победа на Волге встряхнула людей.

Еще раньше ко мне заявилась делегация от моряков. Просятся направить на фронт.

- Куда? На Клухор?

- Нет! На Волгу! В Сталинград!

А мы как раз получили приказ командования: отправить на Волгу 5 тысяч морских пехотинцев. Началось формирование маршевых рот. Корабли и части присылали добровольцев - лучших из лучших. Не так-то просто выделить с корабля людей. Ведь лишних моряков в экипаже нет. Если уходит человек с боевого поста, его обязанности распределяются между

оставшимися. И морякам на кораблях подчас приходилось трудиться за двоих, а то и троих.

Моряк всегда остается моряком. И на берегу. Хоть одет боец морской пехоты в обычную солдатскую форму, но под защитной гимнастеркой у него обязательно полосатая матросская тельняшка, а в вещевом мешке припрятана черная бескозырка с золотыми якорями на лентах. Никакие запреты не помогали. В атаку они шли в бескозырках и с распахнутым воротом гимнастерки, чтобы видны были голубые полосы тельняшки.

Вспоминаю, как еще в дни обороны Севастополя к нам прибыла на формирование 9-я бригада морской пехоты. Командовал ею полковник Николай Васильевич Благовещенский, а военкомом был Василий Михайлович Покочанов. Бригада дралась под Николаевом и Одессой, слава о ней шла по всему флоту. В боях [74] подразделения сильно поредели. Людей было совсем мало. Но что это были за молодцы! О делах этих ребят знала вся база, и когда на кораблях объявили набор добровольцев, от желающих отбоя не было, хотя знали все, что соединение снова уходит в бой, откуда многие не вернутся… За месяц бригада полностью укомплектовалась, прошла обучение. 27 мая погрузилась на крейсер и два миноносца и ушла в Севастополь. До нас доходили вести о подвигах наших посланцев. Славой их гордились все экипажи кораблей, потому что, где бы ни воевал моряк, он остается членом своего коллектива, друзья помнят о нем, так же как и матрос всегда помнит о своем корабле и свято бережет его честь.

Вот почему мы не считали большим нарушением правил, если моряк уносил на фронт бескозырку, на которой золотом сияло название его корабля…

Маршевые роты для Сталинградского фронта мы сформировали за два дня. Ночью они должны были погрузиться в вагоны. И вдруг утром мне доложили, что казармы пусты. Обеспокоенные, мы с Орловым поехали во флотский полуэкипаж - в воинскую часть, где происходит формирование всех флотских подразделений. Действительно, в казармах только командиры, политработники, дежурные и дневальные.

- Где люди?

Командир полуэкипажа спокойно отвечает:

- Ушли прощаться с кораблями.

- Но ведь вы их должны сегодня отправить!

- Не беспокойтесь. Вернутся в срок.

Признаться, я был сильно раздражен.

Вернувшись в штаб, отдал было распоряжение дежурному звонить на корабли и в части, чтобы бойцов маршевых рот

немедленно отправляли в казармы. Но комиссар эскадры В. И. Семин остановил:

- Не нужно. Уверяю вас, нашему народу можно доверять не такое.

Все же у меня на сердце было неспокойно. Часа за два до погрузки мы с Орловым снова заглянули в казармы. Бойцы стояли в строю: проходила поверка. После переклички командиры рот докладывали мне одно и то же:

- Весь личный состав налицо! [75]

Мы с Орловым смущенно переглянулись. Да, этим людям можно доверять! И больше никогда не мешали морякам, уходившим на фронт, прощаться со своими кораблями. Честное слово, неплохая традиция!

Историческая победа на Волге положила начало коренному перелому в войне. Это почувствовали и мы в Поти. Войска Закавказского фронта погнали и сбросили врага с горных перевалов. Фашистский зверь, огрызаясь и упорствуя, отступал. На базу, случалось, еще сыпались бомбы, но было ясно, что смертельная опасность миновала. Наши войска переходили в наступление на всех участках громадного фронта. Включались в это наступление и мы. [76]

Перед наступлением

Пришлось потесниться, чтобы предоставить место флотским учреждениям. В Поти переехали Военный совет и штаб флота. Органы управления базы мы еще раньше перенесли на территорию совхоза «Грейфрут», километрах в пяти от порта. Здесь удобно - сплошные сады и виноградники хорошо укрывают нас. Но деревья ограничивают обзор. Рубить их жалко. Наблюдательный пункт оборудуем на специально построенной вышке. Отсюда хорошо просматриваются порт, город и море до самого горизонта.

На всякий случай оставляем за собой небольшое помещение в городе с телефонами и рацией. Чтобы отдать распоряжения командирам кораблей, частей, не нужно будет вызывать их в совхоз: можно собирать здесь, поблизости от порта.

Признаться, соседство штаба флота на первых порах беспокоило нас. Присутствие больших начальников всегда стесняет командира. Но нужно отдать должное Ф. С. Октябрьскому и члену Военного совета флота Н. М. Кулакову. Они никогда не опекали подчиненных, не сковывали их инициативу. В первый же день после прибытия штаба в Поти командующий флотом предупредил меня:

- Имейте в виду, в ваши дела вмешиваться никто не будет.

Чувствуйте себя, как и раньше, самостоятельным и полноправным начальником.

Взаимоотношения с Военным советом и штабом флота у нас сложились самые лучшие. Вскоре убедились, что соседство с этими высокими учреждениями не только не связывает нам рук, а наоборот, во многом облегчает нашу работу. Стало проще решать неотложные [77] вопросы. В нужную минуту мы всегда могли обратиться за советом и поддержкой, быстро получить практическую помощь.

Переезд Военного совета и штаба флота в Поти (до этого они находились в Маграх) не был случайным. Командование стремилось быть ближе к кораблям, чтобы непосредственно на месте решать вопросы подготовки флота к предстоящим наступательным операциям.

Ремонтировали и снабжали всем необходимым корабли, которым предстояло высаживать десанты и прикрывать их с моря. Комплектовались и обучались части морской пехоты - они будут штурмовать берег, занятый неприятелем. Накапливались запасы материальных средств. Основная тяжесть этой громадной работы ложилась на части базы.

После того как войска Закавказского фронта начали теснить противника в горах, опасность вражеского удара по базе с суши была исключена, но возможность нападения противника с воздуха и моря оставалась.

Ноябрь 1942 года выдался тихий, безветренный. Море гладкое, как зеркало. И вот в один такой погожий день вахтенный дальномерщик береговой батарэи Николай Ермоленко увидел в нескольких кабельтовых от берега всплывшую подводную лодку. Командир береговой батареи майор И. Г. Тромбовецкий доложил об этом в штаб базы. Мы уточнили: наших лодок в этом районе не было. Значит, враг! Тромбовецкий приказал открыть огонь. Артиллеристы накрыли противника первым же залпом. Лодка тотчас скрылась под водой. В район ее погружения были высланы самолеты. Летчики обнаружили на поверхности моря большое масляное пятно - верный признак повреждения лодки. Затонула она или ей удалось уйти? Установить этого мы не могли. Глубины здесь большие, водолазов на дно не спустишь. Но уже то, что артиллеристы с первого же залпа накрыли лодку, было большим достижением.

Несколько раньше всплывшую подводную лодку обнаружили бойцы поста службы наблюдения и связи вблизи турецкой границы. Хорошо, что мы на некоторых постах СНИС имели небольшие пушки. Не дожидаясь [78] распоряжения, наводчик старший матрос Опрышко - человек находчивый и решительный -

открыл огонь. Лодка погрузилась.

О появлении вражеских субмарин сообщали и дозорные корабли. Эти сигналы настораживали нас. В нашем распоряжении было очень мало противолодочных кораблей, но мы все же создали несколько ударных поисковых групп. Служба на этих кораблях очень тяжелая. Охотники за подводными лодками в любую погоду, днем и ночью бороздили море. Ударная группа, действовавшая в районе Поти - Батуми, возглавляемая командиром 9-го отдельного дивизиона сторожевых катеров капитаном 3 ранга Александром Аксентьевичем Жидко, однажды две недели преследовала неприятельскую лодку, пока не уничтожила ее.

Мы больше всего опасались нападения лодок на корабли и суда при выходе из порта. Судно, затопленное на фарватере, надолго закупорило бы гавань. Поэтому, прежде чем выпустить в море корабль или караван судов, мы посылали на фарватер катера-охотники, которые проводили контрольное бомбометание, и подводные лодки, если они там находились, либо покидали район, либо погружались на большую глубину, где они не могли использовать свое оружие. Вместе с тем разрывы глубинных бомб могли подорвать и обезвредить неконтактные мины, если лодка выставила их на пути наших кораблей.

К противолодочной обороне привлекалась и базовая авиация. Самолеты вели наблюдение за морем, атаковывали обнаруженные подводные лодки. Между кораблями противолодочной обороны и самолетами поддерживалась постоянная связь. Летчик, заметив [79] подводную лодку, мог немедленно вызвать сюда корабли и навести их на врага.

Чтобы уменьшить вероятность нападения вражеских лодок на наши суда, мы старались морские коммуникации, проходившие в районе базы, на всем протяжении контролировать противолодочными кораблями.

Оборона базы с моря включала в себя и меры борьбы с возможными вражескими десантами. Сделали так, что любой участок побережья находился под наблюдением и прикрывался артиллерийским огнем. Как известно, береговых батарей у нас было немного. Раскопали на складах корабельные орудия, не нашедшие пока применения. Поставили их на деревянные импровизированные площадки. Вот и еще несколько батарей. Правда, они тоже стационарные, неподвижные. А нам нужна и такая артиллерия, которую можно быстро перебрасывать на наиболее угрожаемые участки.

Начальник артиллерии базы, неразговорчивый, внешне медлительный полковник Сергей Иванович Маркин, вдруг

развивает кипучую деятельность. Вместе с командирами береговых батарей Александром Павловичем Рожковским и Павлом Ильичом Скрипкиным он лазает по складам, прикидывает, примеривает. Покоя не дают колесные 122-миллиметровые пушки. Принято считать, что из обычных полевых орудий нельзя стрелять по морским целям. На море все сложно: ориентиров нет, расстояние без приборов не определишь, а цели - быстроходные, маневренные. Но если к полевым орудиям приложить морские приборы? Маркин и его товарищи ставят на пушки морские [80] прицелы Гейслера. На автомашине монтируется центральный пост управления огнем.

Вот и готова эта необычная батарея. Штатного личного состава на ней пока нет. Людей берем с соседней береговой батареи. Орудия вывозят на позицию. Артиллеристы наскоро отрывают орудийные дворики, сбивают настил из толстых деревянных брусьев. В центре каждой площадки - вертлюг - штырь, на котором может вращаться пушка. В сторонке укрылась в кустах машина поста управления, над ней уже ворочается зеленая труба дальномера с объективами, устремленными в море. От машины провода тянутся к орудийным дворикам. Вся установка батареи заняла два часа.

Далеко на водной глади появляется белое пятнышко. Это артиллерийский щит движется на длинном тросе за буксирным судном. Разглядеть его в деталях можно только с помощью сильного бинокля: расстояние 80 кабельтовое, без малого 15 километров.

- Огонь! - разноголосо репетуют телефонисты у орудий команду, полученную с центрального поста.

Выстрелы грохочут одновременно. Подпрыгивают пушки, закрепленные на вертлюгах. Артиллеристы быстро поправляют их, заряжают, вносят новые установки в прицел. И снова гремит залп. В бинокль наблюдаю за щитом. Белые фонтанчики всплесков вырастают совсем близко от него. Неплохо! Такой точности огня может позавидовать иная стационарная батарея.

На испытаниях присутствовал Заместитель наркома - начальник Политического управления Военно-Морского Флота Иван Иванович Рогов. Он высоко оценил инициативу наших артиллеристов. Маркин да и все мы очень гордились успехом. Опыт создания подвижной батареи для стрельбы по морским целям был особенно ценен в преддверии больших наступательных операций на побережье. К сожалению, во время войны этот опыт не удалось использовать в полную меру.

Мы не жалели ни сил, ни времени на обучение наших артиллеристов. Знали: даже если им не понадобится проявить

свое мастерство на нашем участке фронта, оно пригодится им в будущих боях. Так и [81] случилось. Капитан А. П. Рожковский после писал мне, что усиленная учеба в Потийской базе помогла ему и его подчиненным при освобождении Одессы и в боях на Днепре и Дунае.

Артиллеристы базы отрабатывали приемы стрельбы по морским, сухопутным и воздушным целям. Строго говоря, борьба с авиацией не входит в круг задач береговой артиллерии. Но обстановка вынудила. Над морем стали появляться немецкие гидросамолеты типа «Гамбург». Показывались они у берега так неожиданно, что мы не успевали нацелить на них нашу авиацию. Зенитчики тоже ничего не могут поделать: с их позиций подчас и не видно гидросамолетов, когда те летят над самой водой.

Полковник С. И. Маркин составил подробную инструкцию и расчетные таблицы для стрельбы из 130-миллиметровых орудий береговой артиллерии по этим самолетам, летящим на высоте до 400 метров и со скоростью до 380 километров в час. Такими таблицами стали пользоваться все наши артиллеристы. 22 ноября 1942 года несколько «гамбургов» налетели на транспорт, стоявший на рейде Сухуми. По ним немедленно открыла огонь береговая батарея старшего лейтенанта М. А. Шеина. Меткими выстрелами она отогнала вражеские самолеты от транспорта. Один из гидросамолетов был подбит и упал в море. М. А. Шеина и заместителя командира батареи по политической части Н. И. Лукашина за этот боевой успех наградили орденами.

Не раз эффективно вела огонь по гидросамолетам и батарея капитана И. В. Гайворонского, защищая от [82] воздушного противника наши суда, следовавшие вдоль побережья.

Подготовка к наступательным действиям шла полным ходом. Моряки рвались в бой. Командующего эскадрой Л. А. Владимирского матросы и офицеры засыпали рапортами с просьбой отпустить в десантные части. Особенно много таких заявлений поступало с линкора, реже других кораблей выходившего в море. Лев Анатольевич вынужден был обратиться в Военный совет флота с предложением сформировать из добровольцев эскадры две полевые батареи и направить их на фронт. Разрешение он получил. Морякам выделили восемь полевых орудий. Надо было видеть, с каким увлечением корабельные комендоры под руководством офицеров, назначенных командованием базы, осваивали эту незнакомую для них технику. Через две недели батареи были вполне подготовлены. Их направили под Новороссийск, находившийся еще в руках неприятеля. После командир Новороссийской военно-морской базы контр-адмирал Георгий Никитич Холостяков с

восхищением отзывался о храбрости и боевом мастерстве наших артиллеристов.

Готовясь к наступательным операциям, мы представляли трудности, которые нас ожидают. Кораблям придется базироваться в только что освобожденных портах, разрушенных и заминированных противником. На фарватерах, в гаванях, на причалах жди всяческих «сюрпризов». Хватит работы и морякам тральщиков, и водолазам, и хозяйственникам, и строителям.

Понадобится много тральщиков. А их у нас и так не хватает. Оборудуем под них другие суда. Раздобываем и сами изготовляем новые тралы.

Гитлеровцы применяли такие мины, устройства которых мы еще не знали. Организуем группы специалистов - они извлекают из воды и изучают новейшие вражеские мины, разрабатывают способы их обезвреживания. Сложное и опасное дело!

Доходят сведения, что противник усиленно минирует бухту Геленджик, чтобы преградить путь нашим судам, доставляющим пополнение и грузы гарнизону Малой земли под Новороссийском. Направляем туда «на выучку» людей из минноторпедных партий. Возглавляет [83] группу начальник минноторпедного отдела флота капитан 2 ранга Анатолий Петрович Дубровин. Я тоже выезжаю в Геленджик, чтобы ознакомиться с работой минеров.

Путь не близкий. На машине ехали почти весь день. В Геленджик прибыли уже поздним вечером. Небо над бухтой чертили лучи прожекторов. Освещенная ими сверкнула точка самолета. Ударили зенитки. Потом показался еще самолет, еще. Они летят среди вспышек рвущихся снарядов. Головной самолет снижается, от него отделяется какой-то предмет. По раскрывшемуся парашюту можно догадаться, что это мина. Луч прожектора провожает ее, пока она не плюхается в воду. Вслед за головным сбрасывают мины и другие самолеты. Я их насчитал десять. В течение ночи налеты вражеской миноносной авиации повторялись несколько раз.

В штабе Новороссийской базы, размещавшейся до освобождения Новороссийска в Геленджике, застаю Г. Н. Холостякова.

- Видели? - спрашивает он. - Вот так почти каждую ночь. Не успеваем вылавливать «гостинцы».

Мы долго беседуем об обстановке, а утром адмирал провожает меня на площадку, где специалисты разоружали извлеченные со дна бухты вражеские мины. Меня знакомят с различными образцами неконтактных мин, устройством их взрывателей.

Изучение оружия врага обходится дорого. Я узнал, что

несколько минеров погибло, когда разбирали опасные механизмы. Несли жертвы и подразделения водолазов, извлекавших мины из воды. Особенно опасными оказались устройства, снабженные фотоэлементами.

И все- таки наши люди разгадали хитрости сложнейших немецких мин и нашли действенные способы борьбы с ними. Мы уточнили, какими тралами следует прежде всего вооружать тральщики. Раньше мы и не думали, сколько нам потребуется тральных средств. Некоторые тралы рассчитаны на подрыв всего одной мины -после взрыва устройство выходит из строя, и его нужно ремонтировать, а чаще всего - заменять новым. Значит, надо готовить тралов больше, чем мы намечали, создавать специальные мастерские по ремонту тральных устройств. [84]

Объем морских перевозок возрастал. Уже по этому можно было судить, что близятся большие наступательные операции. Снялся с места Военный совет флота. Передислоцировался сначала в Магры, а затем в небольшой поселок всего в девяти километрах от Новороссийска, еще занятого врагом. Командование флота стремилось быть поближе к нашим наступающим войскам.

Приходилось учитывать, что в разрушенных портах на первых порах не удастся наладить обеспечение кораблей. Для крейсеров и эсминцев это не велика беда: у них большой радиус действия, смогут снабжаться в главной базе. А как быть с малыми кораблями? Подавать запасы для них непосредственно в район боевых действий? Выходит, что тылы наши тоже должны быть подвижными. Оборудуем их на баржах и транспортах. Мобилизуем автотранспорт. Колонны автомашин с горючим, боеприпасами, продовольствием будут двигаться вдоль побережья.

Как это ни странно, мысль о создании подвижных тылов не сразу получила поддержку. Перед самым наступлением неожиданно была расформирована созданная нами с большим трудом подвижная база на автомашинах при отдельном дивизионе торпедных катеров. Причем ратовали за ликвидацию этой базы сами катерники - не захотели связываться с непривычным для них хозяйством. В первых же боях торпедники поняли свою ошибку и обратились к нам со слезной просьбой: пришлите десяток машин с горючим, иначе катера останутся без движения. И вот срочно создаем примитивную подвижную базу.

Снабжение кораблей топливом непосредственно в районах боевых действий - трудная проблема. Наливных судов у нас осталось мало, к тому же они большой грузоподъемности. Это усложняет их доставку: слишком заметная цель для вражеской

авиации, значит, нужны крупные силы для их охраны. К тому же огромную баржу или танкер не приткнешь к необорудованному берегу. И, наконец, для малых кораблей вовсе не нужны такие большие запасы топлива.

У нас уже есть опыт использования небольших плавучих цистерн. Они очень удобны. Эти обтекаемые резервуары вместимостью 50 тонн легко буксируются, [85] малозаметны с воздуха. Их можно подвести куда угодно. Инициатива изготовления плавучих емкостей принадлежит начальнику отдела вспомогательных судов и гаваней капитану 1 ранга Ивану Ларионовичу Кравцу и главному инженеру этого отдела инженер-капитану 2 ранга Николаю Алексеевичу Мунаеву.

Создаем мы и подвижные ремонтные базы, которые смогли бы на месте устранять боевые повреждения малых кораблей. Оборудуются они на баржах и автомашинах.

В этих хлопотах встречаем новый, 1943 год.

Наконец флот получает приказ: приступить к освобождению Новороссийска. Морская пехота грузится на корабли. Несмотря на зимние холода, для нас начинаются жаркие дни.

В ночь на 5 февраля 1943 года наши корабли высадили два крупных десанта в пригородах Новороссийска - Южной Озерейке и Станичке. Вначале крейсера и эсминцы произвели мощный огневой налет, а затем к берегу под прикрытием корабельной артиллерии направились суда с морскими пехотинцами. Отряд десантников майора Цезаря Куникова захватил плацдарм в районе Рыбного завода и положил начало освобождению города.

В высадке десанта участвовали десятки малых кораблей и судов, базировавшихся у нас на реке Хоби. Запомнился сторожевой катер 0122, которым командовал старший лейтенант Василий Иванович Горяшко. Подходя к вражескому берегу, катер получил серьезные повреждения. У него был полностью разрушен носовой отсек. Моряки все-таки высадили пехотинцев, а потом попытались спасти корабль. СК 0122 своим ходом вернулся к месту своей стоянки. Ему требовался капитальный ремонт. Но для этого нужно было поднять катер из воды. Ни слипа, ни другого подъемного устройства мы выделить не могли: в те дни пришлось ремонтировать многие корабли.

Начальник судоремонтной мастерской «Металлист» военный инженер 3 ранга Валентин Алексеевич Капнин осмотрел поврежденный катер.

- Ладно, - сказал он Горяшко, - попробуем починить вашу посудину.

Катер носом подвели к отмели. Здесь рабочие и [86] отремонтировали ему корпус. После этого СК 0122 снова

участвовал в боях.

Большинство малых кораблей, получивших повреждения в десантных операциях, ремонтировалось поблизости от района боев. Оправдалось создание подвижных мастерских. Они размещались на баржах и автомашинах в Геленджике и других временных пунктах базирования кораблей.

Из портов нашей базы продолжали выходить корабли и суда с пополнением и грузами для войск под Новороссийском. Противник всячески пытался помешать этому. Его авиация совершила несколько налетов на Поти и Сухуми. Самый большой и последний налет мы пережили 22 апреля 1943 года. И в этот раз противовоздушная оборона базы - артиллерия, авиация, средства задымления и аэростаты - оказались в высокой боевой готовности. Потеряв несколько самолетов, противник сбросил бомбы куда попало, не причинив нам никакого вреда.

В это же время фашистские подводные лодки пытались атаковать наши суда в Батумском порту. Одна из них выпустила торпеды по танкеру, который стоял на внешнем рейде. Гитлеровцы, наверное, торжествовали. А на самом деле они выстрелили по давным-давно поврежденному танкеру, который мы сами притопили на отмели - не имели возможности отремонтировать его.

Другая подводная лодка пыталась атаковать наши корабли, стоявшие в самой гавани. Но торпеда взорвалась в сетях бокового заграждения, прикрывавшего вход в порт.

Спустя несколько дней вражеская подводная лодка выставила минную банку на входном фарватере реки Хоби. Мины были вовремя обнаружены и вытралены.

Потуги противника ни к чему не привели. [87]

Тылам не отставать!

Сентябрь 1943 года. Почти все наши корабли вновь покинули места своих стоянок. Направились к Новороссийску. Торпедные и сторожевые катера, мотоботы и сейнеры шли с десантом. Крейсера и эсминцы прикрывали их своим огнем с моря. Морские пехотинцы на этот раз высаживались в самой Цемесской бухте. Катера ворвались в порт и доставили десантников прямо на стенку. В порту разгорелся стремительный и ожесточенный бой. Вскоре вся его территория оказалась в руках наших морских пехотинцев. Под вражеским огнем в гавань входили все новые корабли с войсками и боеприпасами.

Одновременный удар с моря и суши (с севера и востока на город наступали части Северокавказского фронта) решил исход операции. Новороссийск наш!

И все Кавказское побережье тоже наше. А это значит, что мы можем сосредоточить силы флота вблизи Крыма. Освобождение полуострова теперь лишь вопрос времени.

Именно в эти дни меня вызвал Нарком Военно-Морского Флота, прибывший в Поти.

- Товарищ Куманин, - сказал он, - предстоят большие наступательные операции, в которых вместе с частями Советской Армии будет участвовать Черноморский флот.

Я слушал и гадал: «К чему клонит нарком? Хочет назначить командовать каким-нибудь соединением?» И вдруг неожиданное:

- Наступление невозможно без хорошо организованного материального обеспечения. Я хотел бы, чтобы вы возглавили тыл флота.

Молчу. Не знаю, что ответить. Наконец говорю: [88]

- Я строевой командир. Поздно, пожалуй, менять специальность…

- А нам как раз и нужен строевой командир, который хорошо знает войсковую жизнь и сможет внести четкую организацию в службу тыла. Давайте договоримся: обеспечьте эти операции, а после мы возобновим разговор. И если не пожелаете оставаться на тыловой работе, вас снова переведут на строевую службу.

Так состоялось мое назначение на новую должность. Я заместитель командующего флотом и начальник тыла Черноморского флота.

Времени не было, чтобы долго входить в курс дела. Обстановка требовала быстрых и решительных действий. Мне и раньше было ясно, что в наступлении нужно иначе строить работу тыла. При стремительном продвижении частей вперед нельзя опираться только на постоянные, стационарные базы. Задача наша - создавать подвижные тылы, максимально приближенные к районам боевых действий.

Поздней ночью, завершив неотложные дела, в моем кабинете собираются заместитель начальника тыла флота генерал Е. И. Жидилов, начальник первого отдела полковник А. И. Зоткин, начальник политического отдела капитан 2 ранга В. Г. Колодкин и другие товарищи. Беседуем горячо и подолгу.

Война многому научила нас. Она опрокинула прежние взгляды на организацию тыла флота. В первые же месяцы боев нарушилась нормальная работа многих баз. Когда враг перешел границу, наша Дунайская флотилия лишилась своих портов. Пришлось для нее срочно создавать временную базу в Херсоне, а затем в Прогное.

В дни обороны Одессы маневренная база была развернута на пустынной Тендровской косе. Она снабжала корабли,

поддерживавшие гарнизон города, и береговые батареи, расположенные на островах Днепровско-Бугского лимана.

А сколько таких баз возникло на Кавказе! Темрюк, Анапа, Новороссийск, Геленджик, Туапсе… А наша Потийская база, принявшая почти все основные силы флота? Она тоже развертывалась в ходе боев… [89]

Так что дело, по существу, для нас привычное. Но обстановка изменилась. Раньше мы создавали новые базы, потому что прежние занял враг. Теперь базы нужны для наступления; они, если можно так сказать, должны следовать за наступающими частями, не отставать от них.

Мы понимали сложность задачи. Порты разрушены врагом, их акватории заминированы. Это затруднит морские перевозки. Остается одно - ставить тылы на колеса. Странно звучит: флотский тыл - и на колесах! Но другого выхода нет.

Почему раньше мы так мало думали о маневренности наших тылов? Понадобились горькие уроки отступления, чтобы всерьез подойти к разумному рассредоточению запасов и созданию мобильных пунктов снабжения. К чести флотских тыловиков, они успели кое-что сделать. Еще в Керченско-Феодоссийской операции были неплохо организованы временные пункты базирования кораблей и снабжения десантов. Во время боев за Новороссийск успеху операции во многом способствовала деятельность Новороссийской базы, временно дислоцировавшейся в Геленджике. Но теперь, когда наступление приобретает невиданный размах, прежние методы снабжения флота уже не годятся. Громоздкость, неповортливоеть наших тылов становится все более ощутимым тормозом для наступающих частей. Тылы надо сажать на автомашины.

Разрабатываем организацию и структуру подвижных баз. Вопрос упирается в транспорт. Требуются сотни грузовиков. Где их взять?

Прошу адмирала Л. А. Владимирского, который стал командующим Черноморским флотом, поставить этот вопрос перед наркомом. Лев Анатольевич, обещает, но без особой охоты. Похоже, и он еще не полностью осознал значение наших нововведений.

Командующий вернулся от наркома не в духе. Спрашиваю:

- Как с машинами?

- Нарком отказал. Автотранспорта и так не хватает.

Все наши планы рушатся. Решаю сам идти к наркому. Заявил ему прямо: не будет машин - не ручаюсь за успех десанта в Крыму. [90]

Нарком задумался:

- Хорошо. Я позвоню Андрею Васильевичу Хрулеву, начальнику тыла Советской Армии. Попрошу его выделить машины.

При мне нарком связывается с Москвой. С волнением слушаю разговор. Прикрыв ладонью телефонную трубку, он спрашивает меня:

- Сколько?

- Двести пятьдесят на первый случай. Разговор с Москвой продолжается. Но вот нарком кладет трубку.

- Хрулев выделяет нам двести пятьдесят машин. Посылайте за ними своих шоферов.

Спешно объявляем набор водителей. Все моряки, хоть раз в жизни державшие в руках «баранку», собираются в полуэкипаже. Через несколько дней учебы они отправляются за машинами. Итак, в нашем распоряжении два полнокровных автотранспортных батальона.

Заканчивались последние приготовления к Керченской десантной операции. Корабли и войска сосредоточивались в Темрюке и на косе Чушка - здесь базировалась вновь созданная Азовская флотилия - из Тамани, откуда должны были выйти с десантом корабли Новороссийской военно-морской базы. Грузы поступали по железной дороге до станций Варенниковская и Вышестеблевекая и морем до порта Анапа. Отсюда они машинами доставлялись к пунктам сосредоточения десанта. Подвозить грузы морем не удалось. Послали мы из Новороссийска в Тамань три груженых сейнера. В Керченском проливе они попали под вражеский огонь. Одно судно подорвалось на мине, второе было повреждено снарядом и выбросилось на берег, третье вернулось в базу.

Вся тяжесть перевозок легла на автотранспорт. Вереницы машин днем и ночью двигались от железнодорожных станций к побережью. За несколько дней они перевезли тысячи тонн грузов.

В конце октября 1943 года наши части совершили смелый бросок через Керченский пролив. В этой операции участвовали многие корабли, знакомые мне по Потийской базе. Так же, как и под Новороссийском, здесь отличился дивизион сторожевых катеров капитана [91] 3 ранга Д. А. Глухова. Под вражеским огнем катерники высаживали дивизию полковника В. Ф. Гладкова в районе Эльтигена. В Керченской операции участвовали и дивизионы катеров, которыми командовали капитаны 3 ранга Н. Ф. Масалкин и А. А. Жидко. В каждом рейсе катерникам приходилось вести бои с вражескими кораблями и артиллерией. Но они преодолевали все преграды и доставляли на плацдарм войска и боеприпасы.

Катер старшего лейтенанта Сергея Тихоновича Еремина, следовавший с десантом, подорвался на мине. Командир, получив сильную контузию, не покинул мостика. Он продолжал вести поврежденный катер вперед, предложив другим кораблям идти за ним: уж если попадется новая мина на пути, пусть она рвется под пострадавшим катером. Отряд достиг берега и высадил десантников. Еремин и его подчиненные смогли сохранить свой изувеченный катер на плаву. Когда вернулись в базу, его отремонтировали в устье реки Хоби, и катер успешно воевал до конца войны.

Сильные повреждения в бою получил сторожевой катер 0102, которым командовал Анатолий Сергеевич Марков. Большая часть экипажа погибла. Но оставшиеся в живых продолжали сражаться. Они высадили десант. После боя катер на буксире отвели к нашему берегу.

На возвращавшийся после высадки десанта сторожевой катер 062 старшего лейтенанта Василия Михайловича Кирпиченко напала группа торпедных катеров противника. Советские моряки вступили в неравный бой. Они отбили вражеские атаки. Но в живых из всего экипажа остались лишь рулевой и моторист.» Эти два моряка смогли привести изрешеченный корабль в базу.

В бою у крымского берега погиб прославленный катерник Герой Советского Союза Дмитрий Андреевич Глухов. Мы похоронили его в Поти.

Героизм наших людей, их воля к победе не знали границ. Сорок дней в кольце врагов сражался эльтигенский десант. Вместе с армейцами здесь стойко держались морские пехотинцы батальона Н. А. Белякова. Этот батальон раньше входил в состав частей [92] Потийской базы. У нас он формировался и проходил обучение.

Герои Эльтигена отвлекли на себя внимание и силы противника. Тем временем части Северокавказского фронта почти без потерь форсировали пролив севернее Керчи и прочно закрепились на крымской земле. Выполнив свою задачу, десантники покинули Эльтиген, с боями ворвались в Керчь, а затем соединились с нашими.

Связь высадившихся в Крыму войск с Большой землей осуществлялась кораблями. В обеспечении боевых действий флота и десантных войск значительную роль сыграли созданные нами подвижные тылы.

Эльтигенский десант поддерживали десятки орудий с Таманского полуострова. Они открывали массированный огонь по первому требованию десантников. При встрече со мной начальник Новороссийской базы Георгий Никитич Холостяков

рассказал:

- Вы знаете, вчера с батарей сообщили, что боекомплект на исходе. А десантники просят огня: противник перешел в очередную атаку. Понимаете мое состояние. И вдруг выхожу из блиндажа и вижу: с горы по дороге спускается колонна грузовиков. Слышу артиллеристы кричат: «Машины Куманина идут, значит, будут снаряды!» И сколько раз вы нас таким образом выручали! Можно прямо сказать: спасали нас ваши машины. И всегда в самый критический момент.

За несколько дней наши автомобильные роты доставили на артиллерийские позиции тысячи снарядов.

В районе боев постоянно находилась оперативная группа управления тыла флота. Работы нам хватало. На косе Чушка и в бухте Сенная был организован ремонт поврежденных малых кораблей. Пригодились наши мастерские, смонтированные на автомашинах. Подъемников не было. Пользовались испытанным способом: два трактора ЧТЗ впрягались в тросы и вытягивали катер на берег. После ремонта эти же тракторы спускали корабль на воду посредством тросов, перекинутых через блоки, которые укреплялись на мертвых якорях. В этих работах нам большое содействие оказал танкоремонтный батальон, выделенный Отдельной [93] Приморской армией. Инженерный батальон соорудили примитивный подъемник в бухте Сенной, с помощью которого извлекались из воды мелкие суда. Организацией ремонта руководил начальник технического отдела флота инженер-капитан 1 ранга Сергей Иванович Ставровский. Работали в трудных условиях - коса Чушка находилась под непрерывным вражеским огнем. За полтора месяца было отремонтировано более 120 судов.

С трудностями мы столкнулись и при снабжении десанта продовольствием. Запас питания для десантников поступал в специальной упаковке. Аккуратные пакеты. На вид удобно, красиво даже. Но содержимое никак не устраивало солдат и матросов. Десантники шутили:

- Товарищ генерал, если вы нас покормите неделю такими пайками, то до судна мы еще дойдем, а вот сойти с него вряд ли хватит сил.

Эти слова слышит стоящий рядом со мной начальник продовольственного отдела главного военного порта полковник Бабушкин. Он меняется в лице. Бабушкин очень переживает за свое дело. Заменить эти пайки мы не можем. Стараемся хоть в пунктах посадки досыта кормить десантников горячей пищей. Коки потчуют их:

- Заправляйтесь как следует, чтобы надольше хватило!

На берегу дымят походные кухни. Мы должны кормить не только десантников, но и моряков малых кораблей и судов, где нет своих камбузов.

Наступил 1944 год. Советские войска на всем протяжении огромного фронта гнали противника на запад. Особенно стремительно продвигались вперед войска украинских фронтов. На Черноморском побережье их части подошли к Днепровско-Бугскому лиману. Фашистская группировка в Крыму оказалась отрезанной. Назрел вопрос об освобождении полуострова.

Вражеские войска в Крыму теперь снабжались только морским путем. Лишить их этой последней коммуникации - решило командование Черноморского флота и направило туда наши торпедные катера [94] и авиацию. Но для них нужны базы снабжения. Такую базу мы и создали в Скадовске - небольшом городке на берегу Каркинитского залива, западнее Перекопского перешейка. От Кавказского побережья до Скадовска без малого тысяча километров. А запас хода торпедных катеров всего километров четыреста. Наши инженеры спешно сконструировали для них дополнительные топливные баки. Известно, что торпедные катера - корабли очень маленькие. Свободного места на них не найти. Дополнительные баки ставились на специальные стеллажи поверх торпедных желобов. Поэтому придали стеллажам такую форму, чтобы они не мешали использовать оружие.

Бригада торпедных катеров капитана 1 ранга Проценко вышла в море. До района перезарядки их проводили командующий флотом Л. А. Владимирский и член Военного совета флота И. И. Азаров.

Это был трудный и опасный переход. В любую минуту мог напасть враг - его авиация и корабли. Запас топлива рассчитан в обрез. Малейшая потеря ориентировки или» нарушение режима работы двигателей - и топлива не хватит.

На траверзе Севастополя катера сбросили в море опустевшие дополнительные баки. Оставшегося горючего им хватило до Скадовска. Бригада потеряла в пути всего один катер: сбившись в тумане с пути, он приблизился к берегу и налетел на противника.

Об этом беспримерном переходе много писала наша печать. Но ни слова не говорилось о том, как трудно было организовать снабжение катеров на новом месте базирования.

Железные дороги разрушены. От ближайшей восстановленной станции Большой Утлюг (южнее Мелитополя) до Скадовска - 250 километров. А начиналась весна. Дороги развезло. На них постоянно образовывались пробки. Машины вязли по кузов, их вытаскивали тягачами.

Фронтовые дороги! Они овеяны романтикой, воспеты в песнях. Но для войск эти разбитые дороги были бедствием. Сколько средств, пота, угробленной техники, крови стоили они нам. Дороги мстили за то, что раньше мы мало уделяли им внимания. [95]

Двигаясь черепашьим шагом в колонне машин (дорога так узка, что разъехаться просто невозможно), я вспомнил Китай. Мне довелось там быть в 1926-1928 годах добровольцем в Национально-революционной армии Китая. Дороги хуже некуда. Продвигались по ним мы только пешком в колонну по одному. Стрелковый корпус растягивался на полтораста ли - 65 километров! Войска сопровождала армия носильщиков - ведь все приходилось нести на себе: военное имущество, продовольствие, раненых и больных. Иначе и не мыслилось в то время страна была отсталая. Но как мы могли у себя терпеть такие дороги?

Путь от Большого Утлюга до Скадовска и обратно машина совершала за пять суток. Значит, за месяц она успевала проделать всего шесть рейсов и перевезти максимум полтора десятка тонн грузов. Этого количества горючего не хватит бригаде катеров и на одну заправку. А ведь, кроме того, кораблям нужны торпеды и другие боеприпасы, продовольствие. Еще больше материальных средств потребляла базировавшаяся в Скадовске авиация.

Командование понимало наши затруднения. Я только собрался попросить, чтобы нам прибавили автомашин, как мне сказали: принимайте еще один автобатальон. Большую работу по формированию автомобильных частей провел начальник автотракторного отдела флота инженер-полковник Семен Николаевич Алексеев. Он руководил обучением водителей - отважных бойцов и неутомимых тружеников. По его инициативе оборудовали авторемонтные мастерские на колесах. В них изготавливали и запасные части, с которыми всегда у нас было туго.

Торпедные катера и самолеты, базировавшиеся в Скадовске, потопили десятки вражеских судов и, по существу, прервали всякое сообщение между крымской группировкой немецко-фашистских войск и берегами Румынии. Это облегчило нам освобождение Крыма.

За 5 месяцев, которые отводились для подготовки операции, мы перевезли по железной дороге на станцию Большой Устюг 25 272 тонны грузов, в том числе 12 276 тонн боезапаса и 5400 тонн топлива. Из этих грузов более 19 тысяч тонн было перевезено нашими автобатальонами и автотранспортными частями, которые [96] выделил в наше распоряжение командующий 4-м Украинским фронтом генерал армии Федор Иванович Толбухин.

Отвечал за перевозку грузов в Скадовск мой заместитель Евгений Иванович Жидилов.

Вместе с частями Советской Армии Черноморский флот готовился к решительному наступлению в Крыму. Работники флотского тыла в это время неделями пропадали в частях, на железнодорожных станциях, в автоколоннах - проталкивали грузы, налаживали снабжение кораблей и подразделений во вновь организованных базах. Над нами подшучивали:

- Из моряков вы совсем превратились в сухопутных людей. Не пора ли переодеть вас в армейскую форму?

Мы не обижались. Ничего не поделаешь. Флот не может существовать без берега. Чтобы флот мог воевать, тысячи людей трудятся на берегу. [97]

Здравствуй, Севастополь!

Наступление близилось. В ту горячую пору я редко бывал в Поти. И вот снова заглянул сюда. Кажется, все как прежде. В порту жизнь бьет ключом. Грузятся транспорты. Снуют по водной глади буксиры и барказы. Над трубами крейсеров и эсминцев струится горячий воздух: котлы под парами, корабли в любой момент готовы сняться со швартовов. Со стороны доков и мастерских доносятся оглушительные трели пневматических молотков.

Но заметны и перемены. В гаванях стало просторнее. А устье Хоби и Циви вовсе опустело. Корабли все уходят и уходят. Многие больше не возвращаются, «получают прописку» в новых базах.

Только подводные лодки с их большой автономностью не спешат менять своего базирования. Но их почти и не видно: все время в море - выслеживают и топят фашистские суда, не дают им пробираться в Крым.

Командир главного военного порта полковник Григорий Степанович Емельянов сетует:

- Скоро безработными станем.

А сам смеется. Порту пока работы хватает. И не скоро еще ее убавится.

В конце апреля 1944 года войска 4-го Украинского фронта со стороны Перекопа и Отдельная Приморская армия с плацдарма на Керченском полуострове одновременно начали наступление в Крыму. С моря их действия поддерживали корабли Черноморского флота и Азовской флотилии (командующий контр-адмирал. С. Г. Горшков). События развивались стремительно. [98]

Несмотря на отчаянное сопротивление врага, к 9 мая

полуостров был очищен от противника.

Севастополь снова стал нашим.

Бригада тральщиков под командованием контр-адмирала Тихона Андреевича Новикова многократно проутюжила фарватеры и бухты, очищая их от мин. Работа эта заняла несколько месяцев. В севастопольские гавани пришли вспомогательные суда. Буксиры расставили якорные бочки. Восстанавливались взорванные причалы. Транспорты сгружали на них разнообразное военное имущество. Севастополь готовился принять боевые корабли. Он снова становился главной базой Черноморского флота.

Наша оперативная группа управления тыла прибыла сюда сразу же после освобождения города. С тревогой и грустью мы проходим по засыпанным щебнем улицам.

Мне запомнился Севастополь светлым, солнечным. Ярусами высились над лазурными бухтами дома из белого инкерманского камня. Обрамлявшая их густая зелень подчеркивала ослепительную белизну стен. А сейчас вокруг лишь закопченные развалины.

В руинах, заброшенных подвалах развелись мириады москитов. Крохотные, еле различимые глазом насекомые с тонким писком вьются над головой, и от них нет спасения. Больше всех достается почему-то нашему начальнику вещевого отдела полковнику Шевякову. Лицо опухло, а на руки и вовсе смотреть страшно: сплошь красные. Попробовал надевать перчатки - москиты жалят и через ткань. Чертыхается полковник, но работает по-прежнему неистово. Двужильный человек!

Чего только не делаем, чтобы избавиться от проклятой мошкары. Жжем в помещениях пиретрум, дымим, как только можем, обрызгиваем пол и углы карболкой. А москиты зудят над ухом и жалят. Спать уходим на корабли: над водой эта пакость не летает.

Уцелевшие здания отводим под госпитали. Штурм Севастополя обошелся недешево. Раненых много. А тут врачам неожиданно еще прибавилось забот. Москиты не только изводят своими укусами, они вызывают и особую лихорадку. Человек несколько дней [99] мечется в бреду. Многие наши товарищи испытали эту напасть.

Населения в городе осталось мало. У жителей, у местных советских и партийных организаций много своих неотложных дел, но все охотно помогают восстанавливать порт. Они просто не мыслят своего города без флота. Севастополь с самого своего основания - морской город, город моряков.

Моряки в свою очередь помогают горожанам: очищают улицы

от мин, от неразорвавшихся снарядов и бомб. Руководит этим опасным делом начальник инженерного отдела флота инженер-полковник Панов.

Наконец настает день, который мы все так ждем. С быстротой молнии разносится по городу весть: флот возвращается в Севастополь!

4 ноября 1944 года. Жители города, солдаты, матросы высыпали на набережную. На лицах радостное ожидание. Взгляды устремлены в море.

На горизонте показываются корабли. Впереди гвардейский крейсер «Красный Крым» - такой чести он удостоился за доблесть в боях. За ним под флагом командующего флотом следует линейный корабль. А дальше - крейсера, лидер, эсминцы, сторожевики. Громовое «ура» волнами прокатывается по берегу. Я вижу, как у многих по щекам струятся слезы.

А корабли все идут и идут. Над бухтой прокатывается грохот орудийных залпов. Эскадра салютует городу-герою.

Внезапно воцаряется тишина. Репродукторы, установленные на берегу, доносят слова командующего флотом (им в это время вновь стал Ф. С. Октябрьский). Он поздравляет моряков с возвращением в родной Севастополь, обращается с приветом к жителям города, благодарит их за радушный прием.

У всех праздничное, приподнятое настроение.

Я оглядываюсь. Рядом со мной много товарищей из Поти. Они смотрят на корабли, на набережную, заполненную восторженной толпой. В глазах гордость: ведь в этом есть и их скромная заслуга. Они целых три года в небольшой базе делали все возможное, чтобы флот мог действовать, наносить удары по врагу. А теперь могучие корабли, овеянные боевой славой, вернулись в Севастополь. [100]

Три года! Сколько событий произошло за это время. Никогда не изгладятся в памяти тяжелые дни, когда Потийская база осталась единственным, последним пристанищем наших кораблей. Тесно было им в наших гаванях, не хватало самого насущного - мастерских, складов, жилья, элементарных человеческих удобств. Но народ, именно народ - и воины, и рабочие, и домохозяйки - не пожалел сил, чтобы создать на пустом месте заводы, новые места стоянок, надежную оборону базы, спас свой флот, поддержал дух моряков, воодушевил их на подвиги.

В этом, в народной поддержке, - сила нашего флота, нашей армии.

И пусть в масштабах гигантской битвы история Потийской базы - лишь незначительный, малозаметный эпизод, мы вправе

гордиться, что кое-что тоже сделали для приближения светлого Дня Победы.

Мы смотрим на корабли, занимающие свои места в севастопольской бухте. Они пришли сюда не для того, чтобы отстаиваться у стенки. Завтра их снова проводим в море, в бой. Они будут высаживать десанты, чтобы выбить противника и погнать его дальше на запад. Огненный шквал их орудий вплетется в общий гром наступления наших войск.

Впереди еще много труда. Нам предстоит восстанавливать разрушенные порты, возрождать из пепла заводы и верфи. Мы вновь создадим флотилию, которая пойдет по Дунаю, будет вместе с армией освобождать европейские страны, дойдет по рекам до самого Берлина.

Много труда впереди - и ратного, и сугубо мирного. В любом случае это будет труд во имя Родины, а для нее наши люди пойдут на все с присущей им щедростью души и сердца.

Указатель

Балаклава - 56
Белобережье - 23
Беспощадный - 70
Бодрый - 32, 50
Бойкий - 32, 44
Волга - 24
Ворошилов - 12, 14, 25, 32, 35
Гарпун - 62
Грузия - 25*
Камышин - 56
Коминтерн - 50, 56
Красная Молдавия - 39
Красный Кавказ - 13, 32-35, 40-43, 69, 70
Красный Крым - 32, 99
Кремль - 23
Куйбышев - 16
Лепсе - 56
Львов - 22
Мина - 23
Москва - 34
Незаможник - 5, 32, 49
Парижская Коммуна - 13, 28-31, 45
Севастополь - 13
Слава - 13, 24, 35, 40, 43
Сообразительный - 69

СП-13-13

сторожевой катер 062-91
сторожевой катер 0102-91
сторожевой катер 0122-85
Ташкент - 13
Фрунзе - 16, 43
Харьков - 13, 33, 70
Червона Украина - 42
Шторм - 23
Эльбрус - 61
Содержание
Последняя база [
Беспокойное хозяйство
Морские дороги
Корабли уходят в бой
Заводы на причалах
По сигналу «Воздух!»
Тревожные дни
Перед наступлением
Тылам не отставать!
Здравствуй, Севастополь!
Указатель

This file was created

with BookDesigner program

bookdesigner@the-ebook.org

28.03.2015